London Science Museum | Sakais letzter Luftkampf | Die gefallenen Adler 1945

Klassiker der Luftfahrt

Das Magazin für Luftfahrtgeschichte 06 | 2020

Super-Poster Consolidated PBY-5A Catalina

Fliegende A-20 Havoc

Der letzte Bomber

Brewster SB2A Buccaneer
Zu schwer für die Front

Einsatzbericht
Mölders in Spanien

Das Ende der Zeppeline
Görings Sprengkommando

Budd RB-1
Edelstahl-Transporter

Fernaufklärer
Einsatz am Limit

Pilatus P-2
Schweizer Wertarbeit

Aeronca Champ
Oldie mit Spaßfaktor

Österreich € 7,20 • Schweiz sfr 11,00 Belgien € 7,40 • Luxemburg € 7,40 Niederlande € 7,40 Deutschland 6,50 €

4 195075 506505 06

132. Ausgabe
6 | 2020

Neue und alte Exoten

Es ist sicher nicht das erste Mal, dass ich über die Exoten und Einzelstücke in der Luftfahrt schreibe. Die Konstrukteure geben doch immer wieder einen Anlass, sich mit besonderen, seltenen und außergewöhnlichen Flugzeuge zu befassen. So auch in dieser Ausgabe, in der wir über ein heute noch oder, besser gesagt, wieder fliegendes Einzelstück berichten: über die Douglas A-20 Havoc von Sammler Rod Lewis. Der leichte zweimotorige Bomber mit nur einem Sitz im Cockpit gehört heute zur Lewis Air Legends Sammlung in Texas. Über die aufwendige Restaurierung und die Vergangenheit des schnellen Musters berichten wir ab Seite 8. Ebenfalls selten und wahre Exoten sind die Brewster Buccaneer und die Budd RB-1. Letztere war vollständig aus rostfreiem Stahl gebaut, da die US-Regierung befürchtete, dass das Aluminium für wichtigere Muster knapp werden könnte. Insgesamt 20 Exemplare des Transporters verließen die Werkshallen. Weniger selten, aber in dieser Umbauvariante dennoch ein Exot, ist die Aeronca Champ mit dem Kennzeichen D-EUUU. Die kleine Einmot wurde in ihrer langen Geschichte von einem Bugrad- zu einem Spornradflieger umgebaut. Eine wirklich ungewöhnliche Lösung, da es eine Serienversion der Champ gab.

Die Airshow-Saison 2020 kann man vielerorts an den Nagel hängen, auch kleine Flugplatzfeste und Fly-ins sind den Corona-Beschränkungen zum Opfer gefallen. Wie verbringen Sie, liebe Leser, die Zeit ohne den Klang von Sternmotoren und tollen Flugvorführungen? Es interessiert uns sehr, wie erfinderisch Sie in dieser Zeit sind, und wir freuen uns darüber, wenn Sie uns eine E-Mail an redaktion@klassiker-der-luftfahrt.de schicken. Wir sind gespannt.

Die Pandemie trifft nicht nur die Veranstalter, sondern auch Betreiber von Museen und Sammlungen. So wurde gemeldet, dass das Flying Heritage and Combat Armour Museum von Paul Allen vorerst seine Pforten schließt. Das ist ein herber Schlag für die Szene. Weitere Eigner bieten bereits Teile ihrer Sammlungen an. Wie stehen Sie zu diesem Thema?

Nun wünschen wir Ihnen viel Spaß und tolle Stunden mit dieser Ausgabe des Magazins für Luftfahrtgeschichte.

Philipp Prinzing,
Geschäftsführender Redakteur

Flugzeuge in diesem Heft

Fotos: Lars Reinhold, USAF Museum

Inhalt 6/2020

Flugzeugreport

Technik

Szene

Rückblick

Rubriken

Noch mehr spannende Inhalte auf **www.Klassiker-der-Luftfahrt.de**

Das komplette Heft gibt es auch als **E-Paper**. Mehr Infos: www.Klassiker-der-Luftfahrt.de/epaper

Fotos: Archiv Mückler, KL-Dokumentation, Philipp Prinzing (2), USAF Archiv (2), Stefan Schmoll

Titelfotos:
Bradley Wentzel,
KL-Dokumentation (3),
Philipp Prinzing

Rückkehr zur Messerschmitt Stiftung

Die Population der fliegenden Messerschmitt Bf 109 mit originalem Daimler-Benz-Motor ist dank des Teams des Hangar 10 auf Usedom und seiner Partner um ein besonderes Exemplar reicher. Nach über zehn Jahren am Boden steht die bekannte Messerschmitt nach nur 16 Monaten des kompletten Wiederaufbaus nun flugtauglich kurz vor der Übergabe an die Messerschmitt Stiftung. Bei dem Jäger handelt es sich um die zweite „FMBB", die das amtliche Kennzeichen D-FMBD trägt. Die ursprüngliche HA-1112-M1L mit der Werknummer 156 wurde komplett und mit viel Liebe zum Detail überholt und auf den Einsatz vorbereitet. Zum Zeitpunkt der Produktion dieser Ausgabe liegt auch die vorläufige Verkehrszulassung des Luftfahrt-Bundesamts vor. Mit dem erneuten Erstflug kann in den nächsten Wochen gerechnet werden, möglicherweise ist er mit Erscheinen des Hefts bereits erfolgt. Die Arbeiten, die von den Experten, wie etwa RPE-Austria (Rinner Performance Engines) und Hartmair Leichtbau rund um den Hangar 10 ausgeführt wurden, umfassten auch die Überholung des Daimler-Benz-Motors, der bereits 15 Stunden ohne Probleme auf dem Prüfstand abgespult hat.

Stiller Held mit Luftfahrtgeschichte

Während der Ausgangssperre hat sich Nicolas Dzalba-Lyndis, Mitglied von Ailes Anciennes Toulouse, als „Bewohner" eines historischen Hangars gemeldet. In dieser Zeit nahm er sich einen anderen ruhigen Mitbewohner vor, einen Flugzeugschlepper vom Typ Magirus-Deutz Orion 250. Dieser stieß im Jahr 2000 zum Verein und wurde dort zum Schleppen von Maschinen jeder Größenordnung genutzt – von der einmotorigen Cessna bis hin zur Caravelle und Super Guppy. Zuvor hatte der 1968 im Werk Ulm gebaute Traktor mit der Chassis-Nummer 4781167001 mehr als 30 Jahre bei Airbus und den Vorgängerunternehmen Sud Aviation und Aérospatiale gedient. Höhepunkt seiner Karriere war im Jahr 1969, als das Fahrzeug mit der Nummer 7 auf der Seite den Prototypen der Concorde zum Erstflug schob.

Ticker-Meldungen

Deutschlands neueste P-51D Mustang „Frances Dell" hat inzwischen wieder Luft unter die silbernen Flügel bekommen. Der Zusammenbau und eine erneute Politur des Rumpfs bei MeierMotors sind erfolgreich abgeschlossen und der Jäger wurde an seinen Besitzer, Georg Raab, übergeben. Man kann davon ausgehen, dass die „Dell" im kommenden Jahr ein Star auf den Shows sein wird.

***Die de Havilland Mosquito** des texanischen Sammlers Rod Lewis, dessen A-20 Havoc wir in dieser Ausgabe vorstellen, wurde relativ unbemerkt an einen neuen Besitzer an der US-Westküste verkauft. Neueigner Michael Summer hat damit seine wachsende Flotte um ein echtes Juwel erweitert. Er hatte kurz zuvor die preisgekrönte FG-1D Corsair des Olympic Flight Museum erworben.*

Bruntingthorpe vor dem Aus

Eine einmalige Sammlung historischer Jets wird verschwinden. Durch den Kauf des Flugplatzgeländes in Bruntingthorpe durch die C. Walton Ltd., die zu Cox Automotive gehört, sind alle Flugbewegungen eingestellt und das Cold War Jets Museum geschlossen worden. Was mit der einmaligen Sammlung von Jets aus dem Kalten Krieg passiert, ist noch offen. Für viele der Exponate kommt das Aus einem Todesurteil gleich, da sie zu groß sind – beispielsweise Super Guppy, 747 oder Comet. Für manche Maschinen besteht jedoch Hoffnung. Darunter zwei Buccaneer, die bis Ende September eine neue Heimat gefunden haben müssen.

F8F nach 27 Jahren zurück

Nach fast drei Jahrzehnten konnten die Arbeiten an der Grumman F8F-2 Bearcat in Chino abgeschlossen werden. Das Team der Fighter Rebuilders rund um Steve Hinton hat den 1993 in Oshkosh verunglückten Jäger nicht während der regulären Arbeitszeit restauriert, sondern immer als „Nebenher-Projekt" betrachtet. Nun ist es vollbracht und Hinton konnte am 26. Mai erstmals wieder mit der Bearcat abheben. Das Flugzeug mit der US-Navy Seriennummer 121707 wurde 1947 ausgeliefert und flog dann einige Jahre bei verschiedenen Einheiten, bevor sie in das zivile Register als N1027B übernommen wurde. Sie diente auch als Windmaschine bei Kaman, bevor Elmer F. Ward sie 1981 kaufte und neu aufbaute. Als Farbschema wählte er das der legendären Gulfhawk Bearcat. Nur ein Jahr nach dem erneuten Erstflug verunglückte der Jäger beim Start und wurde dabei stark beschädigt. Hinton und zwei weitere Partner erwarben die Überreste und begannen 2003 mit dem Wiederaufbau. Welche Lackierung sie zukünftig tragen wird, ist derzeit noch nicht bekannt – vielleicht werden es wieder die Rennflugzeug-Gulfhawk-Farben.

Italienische P-40

In Europa wird es in absehbarer Zeit eine weitere P-40 geben. Diese befindet sich jedoch im Moment noch auf der anderen Seite der Welt. In Neuseeland verbanden Mitarbeiter der Pioneer Aero Ltd. erstmals den Rumpf der P-40E Seriennummer 41-13570 mit den neu angefertigten Flächen des Jägers. Besitzer Claudio Coltri wird die einst auf sowjetischer Seite geflogene Curtiss nach Abschluss der Arbeiten nach Italien verschiffen lassen und regelmäßig bewegen. Es wäre die einzige flugfähige P-40 in Italien. Eine weitere steht im Museum Piana delle Orme, diese ist jedoch flugunfähig.

Rudy Frasca †

Jeder Pilot, der sich während seiner Ausbildung im Simulator beweisen musste, kennt vermutlich den Namen Frasca International. Nun ist der Firmengründer und Simulatorpionier Rudy Frasca am 11. Mai mit 89 Jahren eines natürlichen Todes gestorben. Frascas Passion war neben den Simulatoren das Sammeln von Warbirds aller Art, die auf verschiedenen Flugplätzen in den USA stationiert waren.

Nachdem die Historic Flight Foundation das Paine Field in Everett verlassen wird, steht nun die Grumman Bearcat der Sammlung zum Verkauf. Ob dies mit dem Unfall des Besitzers John Sessions vor wenigen Jahren zu tun hat, ist unklar.

Nach 18 Monaten Arbeit erstrahlt die Douglas DC-3 des Madurodam Miniature Parks *in den Niederlanden wieder in neuem Glanz. Die jetzt als KLM-Maschine lackierte Zweimot wurde am 30. April an ihrem neuen Standort mitten im Park aufgestellt. Auch wenn diese DC-3 nie für die Airline flog, repräsentiert sie nun einen wichtigen Teil der niederländischen Luftfahrtgeschichte. Die PH-ARM erhielt den Namen „Albert Plesman".*

Fotos: Matthias Dorst, Frasca International, Hangar 10, Maximilian Meindl, Frank Mormillo, Rene Uithoven

Doppelsitzer in neuem Glanz

Alles neu macht der Mai: So auch bei der altbekannten North American P-51 TF Mustang D-FTSI. Der neue Eigner hat sich nach dem Erwerb des Trainer-Fighters (TF) für eine optische Verjüngungskur entschieden. Gewählt wurde das in Europa und besonders in der Schweiz und Süddeutschland bekannte „Double Trouble Two“. Einst flogen und begeisterten doch Max Vogelsang und Christian Schweizer (der 1999 leider tödlich verunglückte) mit einer P-51D Mustang in eben dieser Lackierung. Optisch gibt es doch einen glänzenden Unterschied. Die neue „Double Trouble Two“ hat einen auf Hochglanz polierten Rumpf, der tatsächlich einem Spiegel gleicht und dem aktuellen Trend bei non-stock Mustangs entspricht. Ursprünglich waren die Rümpfe nicht poliert, sondern hatten ein mattes Finish. Kurz nach der Fertigstellung übergab MeierMotors-Projektleiter Julian Rodrigo Heinrich das Schmuckstück an den neuen Besitzer, der es von Bremgarten aus betreibt. Diese TF wurde einst nach TEMCO-Spezifikationen umgebaut und verfügt über ein vollausgestattetes hinteres Cockpit, aus dem alle Systeme bedient werden können – ein Unterschied zu einigen anderen TFs. Derzeit wird die Maschine von Platinum Fighter Sales zum Kauf angeboten. Eine einmalige Chance.

Neue F-14 Tomcat Dokumentation

„Tomcat Tales“ (Tomcat-Geschichten) ist die ultimative Dokumentation über Amerikas beliebtesten Navy-Jet-Fighter: die F-14 Tomcat. Anschnallen und den echten Top Guns dabei zuhören, wie sie bisher unbekannte Geschichten über ihre Zeit im Cockpit der F-14 erzählen. Zwei Stunden vollgepackt mit Action, unveröffentlichten Einsatzfilmen und einer hochkarätigen Gästeliste. Darunter auch der letzte lebende Navy-Pilot, der tatsächlich alle Grumman-Katzen geflogen ist.
Der ausgezeichnete Filmemacher Mark Vizcarra hat sich dazu mit seinem Bruder Michael zusammengetan und eine wirklich einmalige Dokumentation geschaffen. Dabei muss man beachten, dass Michael ein Executive Officer bei Top Gun war und die beiden Brüder tatsächlich zusammen F-14 geflogen sind. Voraussetzungen, die sonst bei wenigen Luftfahrtdokus gegeben sind. Die Premiere des Films war – wie soll es anders sein – am 4. Juli, dem Unabhängigkeitstag in den USA. In Deutschland wird der Film auf Amazon Prime verfügbar sein.

Kennen Sie Josef Suwelack? Nein? Dann geht es Ihnen wie vielen. Das soll sich nun ändern. Eine neue Skulptur ehrt jetzt den Münsterländer Aviatiker, Konstrukteur und Flugpionier (1888–1915), der mit der Etrich Taube sowie eigenen Konstruktionen Flüge absolvierte und Rekorde aufstellte. Suwelack wurde nur 27 Jahre und geriet bald in Vergessenheit.

***Die Sky Legend Association, eine Gruppe rumänischer Luftfahrtenthusiasten**, hat sich etwas Großes vorgenommen: Sie wollen den legendären rumänischen Jäger, die IAR-80 wieder auferstehen lassen. Nicht etwa statisch, sondern als fliegenden Nachbau.*
Das Projekt befindet sich noch ganz am Anfang, lässt aber hoffen.

Junkers Flugzeugwerke verlassen Dübendorf

Der Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL), zu dem die JU-AIR gehört, hat eine ihrer Ju 52 an die Junkers Flugzeugwerke AG abgegeben. Diese wird das Flugzeug grundüberholen und danach wieder der JU-AIR zur Verfügung stellen. Die JU-AIR hat im Hinblick auf die Wiederinbetriebnahme der Ju 52 ihre Organisation verändert und die Wartungsabteilung 2019 an die Junkers Flugzeugwerke AG ausgelagert. Diese hat mit der Grundüberholung der JU 52 HB-HOS begonnen und übernimmt das Flugzeug nun auch in ihr Eigentum. Die für Sommer 2021 vorgesehene Wiederinbetriebnahme des Flugzeuges wird nun nicht vor 2022 erwartet. Im Verlauf der vergangenen Monate hat sich gezeigt, dass im Air Force Center Dübendorf zu wenig Platz für den umfangreichen Veranstaltungsbetrieb und die gleichzeitige Grundüberholung der historischen Flugzeuge ist. Die Junkers Flugzeugwerke werden das Air Force Center und den Flugplatz Dübendorf deshalb per Ende Juli 2020 verlassen und die Grundüberholung der HB-HOS an einem neuen Standort zu Ende führen. Kurt Waldmeier, der die Junkers Flugzeugwerke anfangs mitbegleitete, gab seinen Posten in diesem Zuge ab. Sollte die HB-HOS irgendwann nicht mehr fliegen dürfen oder können, wird sie im Flieger Flab Museum in Dübendorf ausgestellt werden. Weiterhin wurde bekannt, dass die HB-HOP nicht mehr fliegen wird und im Flieger Flab Museum ausgestellt werden wird. Die Dritte Ju, die HB-HOY, wird in Mönchengladbach bleiben.

Tierischer Flug nach Stavanger

Von Yellowknife in Kanada bis Stavanger in Norwegen sind es Luftlinie rund 5500 Kilometer. Eine DC-6, Baujahr 1956, flog die Strecke nun nonstop. An Bord: Thomas Waerner, der Sieger des härtesten Schlittenhunderennens der Welt, das Iditarod, und 24 Huskys. Im März 2020 änderte sich das Leben des Norwegers abrupt – während er sich beim Schlittenhunderennen seinen Weg durch die Wildnis Alaskas kämpfte, schlug im Rest der Welt die Corona-Pandemie zu und Waerner steckte plötzlich mit seinen Hunden in Alaska fest. Etwa zur selben Zeit bereitete sich in seiner Heimat Norwegen das Flughistorische Museum in Sola auf die Ankunft eines ganz besonderen Museumsstückes vor: Seit Langem war man auf der Suche nach einer Douglas DC-6 für die Ausstellung – und schließlich bei der Fracht-Airline Everts Air Cargo aus Alaska fündig geworden. Man wurde sich einig, doch die Überführung scheiterte immer wieder, auch wegen Corona. Im Mai sah es dann besser aus. Waerner saß immer noch in Alaska fest. Per Zufall erfuhr er von der DC-6 – und hatte eine Idee: Er nahm Kontakt zu den Verantwortlichen auf, äußerte sein Interesse, den Oldie für sich und seine Hunde als „Taxi“ zu nutzen, und schaltete einen seiner Sponsoren ein, der dem Museum mit dem nötigen Kleingeld aushelfen sollte. So kam es, dass die – wieder in Braathens-Farben lackierte – DC-6 am 1. Juni mit Waerner und seinen Huskys an Bord in die Luft ging. 15 Stunden und 43 Minuten dauerte der besondere Transatlantikflug in dem Sternmotor-Oldie.

Fotos: Julian Rodrigo Heinrich, JU-AIR, KL-Dokumentation (2), Christoph Sandkötter, Youtube

Klassiker der Luftfahrt

Heinkel He 72

Als begeisterter Leser Ihrer Zeitschrift möchte ich mich mit einer Frage an Sie wenden: Ich habe im Nachlass meines Vaters ein Foto gefunden. Es ist auf der Rückseite mit „Notlandung eines Flugzeuges ~1939“ beschriftet. Ich möchte das Bild der Chronik/Fotosammlung meines Heimatortes (Kirchberg an der Pielach, südwestliches/zentrales Niederösterreich) zur Verfügung stellen und wüsste gerne, ob das Jahr 1939 richtig sein kann.
Kann man das aufgrund der Kennzeichnung der Maschine sagen? Die Maschine habe ich als Heinkel He 72 A Kadett mit dem Reihenmotor Argus As-8-R identifiziert. Ist das richtig? Welches Kennzeichen könnte das Flugzeug haben? Ich habe das Bild mittels Bildbearbeitungsprogramm untersucht, kann aber auf der Tragflächenunterseite nur die Balkenkreuze erkennen, jedoch keine Buchstaben. Die Markierungen an den Rumpfseiten sind auch nur teilweise zu sehen.
Vielleicht kann mir jemand helfen, das wäre sehr nett.

Martin Früwald, via E-Mail

Leser Martin Früwald sucht Informationen zu diesem Foto. Wer kann helfen?

Foto: Archiv Frühwald

Klassiker der Luftfahrt 4/2020

Bf 109 mit Allisonmotor

Die Bf 109 stimmt zwar nicht ganz im Aussehen, aber ich würde mich freuen, wenn man diese Maschine bei uns auf mancher Luftschau sehen könnte. Anscheinend soll die Maschine mit dem neuen Leitwerk eine G-10 darstellen. Im Flug sind die Unstimmigkeiten nicht zu sehen, und die meisten Zuschauer werden den Klang eines DB 605 von einem V1710 nicht unterscheiden können.
Was mir auffällt ist, dass die Luftansaughutze und der Auspuff zu tief angebracht sind. Sicher gibt es dafür technische Gründe; und ganz zu schweigen von der amerikanischen „Bemalung“. Sie gefällt mir optisch besser als eine spanische HA 1112 mit deutscher Luftwaffenkennung. Eine HA 1112 ist sicher schöner in spanischer Kennzeichnung und würde im Flugbild sicher gut aussehen. Bestes Beispiel ist die Bf 109 G-12 auf Usedom. Mir ist allerdings auch klar, dass es mit dem Originalmotor billiger ist, um Piloten auszubilden oder einen zahlenden Gast mitzunehmen. In Deutschland fliegen etliche „Krücken“ zum Beispiel die YAK 3 mit Allison-Motor, Fw 190 mit China-Motor, die G-12 in Usedom mit einem Merlin.
Dabei bin ich ins Träumen gekommen! Rumpf einer Bf 109 K-4 gebaut bei der Firma Hartmair in Freising, mit einziehbarem Spornrad, wegen der Optik, und fertiggestellt bei der Firma MeierMotors in Bremgarten und motorisiert mit einem Allison V1710. Ich bin überzeugt, dass bei MeierMotors die Optik besser wäre.

H. Rauscher, via E-Mail

Klassiker der Luftfahrt 5/2020

Kriegsende Mai 1945

Auf Seite 22 der oben genannten Ausgabe ist eine am Rande der Reichsautobahn abgestellte Me 262 zu sehen. Nähere Angaben haben Sie leider nicht gemacht.
Diese Messerschmitt Me 262 A-2a, „weiße F“ hatte die Werknummer 111685 mit dem Stammkennzeichen 9K+FH der I. Gruppe des Kampfgeschwaders 51.
Die aus der Produktion bei Schwäbisch Hall stammende VQ+TS wurde mit einem notdürftigen Sichtschutzanstrich aus den Farben RLM 76 und nicht deckend aufgebrachten RLM 82 und 83 versehen. Die Spachtelstellen sind durch die fleckig aufgebrachte Lackierung noch erkennbar. Die Balkenkreuze auf Rumpf und Tragflächenoberseite bestehen aus weißen Winkeln. Das Hakenkreuz ist in Schwarz aufgebracht. Die Werknummer ist in schwarzer Schrift oberhalb des Höhenruders aufgebracht. Die Spitze des Seitenleitwerks ist weiß. Das Seitenruder ist mit einem etwas dunkleren Tarnanstrich versehen. Eine Kennung auf dem Rumpf wurde mit dunkler Tarnfarbe übertüncht, die aktuelle 9K schwarz in kleiner Form sowie durch ein großes, weißes F und ein kleines, schwarzes H aufgebracht.
Am 13. März 1945 startete Anton Riediger um 11.04 Uhr zu einem 15-minütigen Abnahmeflug in Kitzingen. Die Maschine wurde nach der Abnahme durch die Luftwaffe von Albert Brück vom FlÜG 1 zur neuen Einheit, dem KG 51 überführt. Der Flug von 370 km ging direkt von Kitzingen nach Hopsten im Münsterland. Nach einem kurzen Feuergefecht mit einem englischen Jäger im Raum Münster landet der Pilot die Messerschmitt um 18.09 Uhr sicher.
Ein späterer Aktenvermerk vom 26. April 1945 belegt, dass sich die Maschine nun beim JV 44 auf dem Flugplatz München-Riem befand. Von hier aus konnte das Flugzeug nicht mehr nach Salzburg oder Innsbruck überführt werden und verblieb an der Autobahn München-Salzburg im Bereich des Hofoldinger Forstes bei Brunnthal. Beide Triebwerke wurden bereits mit starken Beschädigungen von den deutschen Truppen zurückgelassen. Die anfänglich vorhandenen Bordkanonen des Typs Mk108 wurden später auf dem Abstellplatz in Brunn-thal entfernt. Unterhalb der Wartungsklappen für die Bordwaffen fehlen die sonst üblichen Waffenkarten. Das Flugzeug besaß keine Bombenschlösser.

Norbert Loy, Brunnthal

Schreiben lohnt sich!

Unter allen Leserbriefautoren des vergangenen Monats hat die Redaktion eine Ausgabe des neuen Buchs „Messerschmitt Me 262, Geheime Produktionsstätten“ verlost. Autor Alexander Kartschall hat die besonderen Produktionsumstände nochmals aufgearbeitet. Das Buch geht an Norbert Loy aus Brunnthal.

MESSERSCHMITT ME 262
GEHEIME PRODUKTIONSSTÄTTEN
Alexander Kartschall

Die in Leserbriefen geäußerte Meinung muss nicht mit der Redaktionsmeinung übereinstimmen. Wir behalten uns die Kürzung von Leserbriefen aus redaktionellen Gründen vor.

Liebe Leser, liebe Mitglieder, liebe Freunde,

Corona und kein Ende, das dachten auch wir – wie fast alle Mitbürger – im April und Mai. Wegen der nicht mehr gegebenen Planungssicherheit haben wir uns daher schweren Herzens entschlossen, für das Jahr 2020 sämtliche Publikumsveranstaltungen abzusagen. Obgleich nach Stand der Dinge das Verbot von Großveranstaltungen „nur" bis Ende August gilt, trifft es leider auch unsere geplante erste richtige Airshow Mitte September auf dem brandenburgischen Flugplatz Bienenfarm. Mit „LeiseQuax" wird nach jetziger Planung aber zumindest ein Event für unsere Mitglieder und Freunde stattfinden. Nach erfolgreicher Premiere im letzten Jahr treffen sich unsere Segelflieger in der letzten Juliwoche auf dem Flugplatz. Seit Mitte Mai laufen zumindest unsere sonstigen vereinsinternen Aktivitäten wieder mehr und mehr an. Der Flugsport im Verein durfte in allen Bundesländern wieder starten und so **konnten wir in Paderborn sowie unseren Stationen endlich wieder in die Luft gehen.** Mit etwas Glück hat sich die Situation weiter normalisiert, wenn Sie diese Zeilen lesen. Auch laufen an den Standorten nach der verordneten Zwangspause diverse Renovierungsprojekte wieder an. So arbeiten unsere rheinischen Quaxe in Leverkusen jetzt wieder an der **Schleicher Ka-2b Rhönschwalbe** und in Bad Kissingen werden Komponenten unserer **Stampe D-EQXB** erneuert. Die aktuellen Entwicklungen können Sie wie immer auf unserer Internetpräsenz sowie auf Facebook verfolgen.

Peter Sparding, 1. Vorsitzender

Während wir mitten in diesen auch für Fliegerfreunde nicht einfachen Zeiten stecken, wird auf dem Flugplatz Bienenfarm Zukunft geschaffen: Ende Mai trafen sich Vertreter des Flugplatzes, der Quax-Flieger sowie der Politik zum großen Spatenstich – **und groß wird es wirklich: Bis zum Herbst entsteht auf 1800 Quadratmetern eine neue Halle für mehr als 20 historische Flugzeuge der dreißiger bis fünfziger Jahre.** Neben den bereits jetzt am Platz stationierten Maschinen werden weitere Klassiker des Vereins und von Vereinsmitgliedern nach Paulinenaue verlegt. Durch die neue Halle werden zudem in den bisherigen Hangars des Flugplatzes Bienenfarm wieder Stellplätze für zusätzliche Luftfahrzeuge frei. Stilecht besteht der Bau aus einer kompletten Holzkonstruktion, die mit einer Hülle aus gedämmtem Stahlblech-Sandwich versehen wird. Die Ausstellung in der neuen Oldtimerhalle soll interessierten Besuchern auch abseits der zahlreichen Veranstaltungen offenstehen.
Der seit einigen Jahren von Quax-Mitgliedern betriebene Platz wird somit endgültig zu einem der größten Zentren für die klassische Fliegerei in ganz Deutschland.

Termine 2020

Alle Publikumstermine für 2020 sind angesichts der aktuellen Lage abgesagt worden. Es gibt jedoch schon neue Termine für 2021.

05. – 11.04.2021
Ausmotten, Bienenfarm

07. – 09.05.2021
Ostblock Fly-in, Bienenfarm

02. – 04.07.2021
Stearman and Friends, Bienenfarm

Quax – Verein zur Förderung von historischem Fluggerät e.V.
Quax-Hangar, Paderborn/Lippstadt Airport
Flughafenstraße 33
33142 Büren
Telefon: +49 2955 41798-24
www.quax-flieger.de
info@quax-flieger.de

Fotos: Quax

Foto: Bradley Wentzel

Einzelstück

AUCH WENN DIE DOUGLAS A-20 HAVOC ZU DEN MEISTGEBAUTEN MITTLEREN BOMBERN DER USA GEHÖRTE, IST SIE HEUTE EXTREM SELTEN. DERZEIT FLIEGT NUR EINE EINZIGE. SIE GEHÖRT DEM TEXANER ROD LEWIS, DER IN SEINER SAMMLUNG NOCH WEITERE EXOTEN HAT.

Text: **Philipp Prinzing**

Wie alle mittelschweren amerikanischen Bomber hatte auch die A-20 ein Bugrad. Der Erstflug erfolgte am 26. Oktober 1938.

Fotos: Phillipp Prinzing (2), Bradley Wentzel

Bäume rauschen vorbei, der Boden verschwimmt, der Morgennebel lichtet sich über dem Sumpfgebiet. Alles an dieser Szenerie, am Tag des Fotoflugs in der Nähe von Oshkosh, erinnert an die Einsatzzeit der Douglas A-20 Havoc während des Zweiten Weltkriegs. Damals flogen die leichten Bomber zumeist Tiefflugeinsätze in der Pazifikregion. Auf Baumwipfelhöhe beharkten die einzigen amerikanischen Bomber mit nur einem Piloten japanische Stellungen und ebneten so den Weg für die Bodentruppen. Heute ist die Havoc (Deutsch: Verwüstung), in friedlicher Mission unterwegs. Bradley Wentzel hat als Media Manager von Lewis Air Legends das Glück, an diesem Morgen an Bord des Fotoflugzeugs zu sein und diesen Moment festzuhalten. Die einzige weltweit fliegende A-20 ist erstmals seit ihrer Fertigstellung in freier Wildbahn zu sehen. Beim EAA AirVenture wurde die Zweimot am Vortag als Grand Champion World War II 2017 ausgezeichnet. Eine Auszeichnung, die nur die besten Restaurierungen erhalten und die den Preis des Objekts nochmal steigen lässt. Für Besitzer Rod Lewis und seine Air-Legends-Sammlung, die er in seinem texanischen Hangar beherbergt, eine weitere Ehrung. Die Havoc ist neben der jüngst ausgezeichneten de Havilland Mosquito das absolute Highlight der Kollektion.

DER MEISTGEBAUTE LEICHTE BOMBER

1944 sah die Situation noch anders aus. Damals lief die Havoc mit der Air-Force-Nummer 43-21709 als A-20J-15-DO mit markanter Glasnase bei Douglas vom Band. Sie war nur eine von fast 7500 gebauten Exemplaren. Nicht mehr als eine Nummer. Auch ihr militärischer Werdegang war uninteressant. Die USA verließ sie nicht, sondern sie diente nur im Heimatland bei der 46th Bomb Group auf dem Morris Field in North Carolina als Trainer. Bereits am 19. Februar 1946 wurde sie aus dem Regierungsinventar gestrichen und niemand anderes als der bekannte Stuntpilot Paul Mantz kaufte sie. Ab 1951 flog der Bomber dann für einige Jahre als schnelles Reiseflugzeug für den texanischen

Die Havoc ist, wie alle Exponate in Lewis' Sammlung, in absolutem Bestzustand. Das trifft auch für das Cockpit zu. Besonderheit ist hier, dass die Havoc von nur einem Piloten geflogen wird.

In Oshkosh beim EAA AirVenture wurde die Lewis-Maschine ausgezeichnet.

Foto: Bradley Wentzel

„SIE FLIEGT MEHR WIE EIN JÄGER, LEICHT ZU FLIEGEN, SEHR WENDIG UND SUPER SCHNELL“, SAGT STEWART DAWSON ÜBER SEINE ERFAHRUNGEN MIT DER A-20.

Das „Busy-End“ mit den sechs Kaliber-50-Browning-Maschinengewehren in der Nase.

Fotos: Bradley Wentzel

Die Sternmotoren vom Typ Wright R-2600-A5B Double Cyclone liefern jeweils 1600 PS (1200 kW).

Ölbaron Glenn J. McCarthy. Danach steht eine Reihe von Besitzerwechseln im Lebenslauf, bis 1991 das Lone Star Flight Museum die A-20J übernahm. 2006 kaufte der Australier Stephen Searle die Havoc, doch er starb, bevor Aero Traders die Restaurierung fertigstellen konnte – eine Chance für Rod Lewis, seine Sammlung in San Antonio um ein historisch wertvolles Flugzeug zu erweitern. Er ließ sie weiterhin als N3WF registriert und beließ sie bis zu ihrer Fertigstellung bei Carl Scholl und seinem Team von Aero Traders. Lewis hatte bereits in der Vergangenheit – während der Restaurierung seiner North American B-25 Mitchell „Russian Ta Get Ya“ – mit ihnen zusammengearbeitet und dabei beste Erfahrungen gemacht. Scholl, sein Partner Tony Ritzman und ihr Team machten sich auch sogleich an die Arbeit.

RESTAURIERUNG AUF HÖCHSTEM NIVEAU

Der Entschluss, die Havoc in Werkszustand zu versetzen, war schnell gefallen, und man begann mit dem Zerlegen, dem Säubern und machte eine Bestandsaufnahme. Dabei kamen doch einige kuriose Bauteile wie eine Klimaanlage aus einem Auto und ein zweiter Sitz im Cockpit zum Vorschein. In seinem zivilen Leben war der Bomber zu einem Geschäftsreiseflugzeug umfunktioniert und zusätzliche Fenster waren in die Zelle geschnitten und vier Passagiersitze installiert worden. Dies musste ebenfalls alles rückgängig gemacht werden. Die gesamten elektrischen und hydraulischen Leitungen wurden ersetzt, der Innenraum wieder auf Militärstandard gebracht und neue Treibstofftanks eingebaut. Zum Glück hatte Aero Trader viele der Teile auf Lager. Sämtliche Steuerungselemente wurden erneuert und nach Handbuchangaben eingestellt. Dass die beiden R-2600-Sternmotoren auf null Stunden gesetzt wurden, versteht sich bei einer Restaurierung dieses Niveaus von selbst. Selbst der Bombenschacht wurde voll funktionsfähig wiederhergestellt. In ihm befinden sich derzeit originale Zusatztanks, die der Havoc 250 Gallonen zusätzlichen Sprit bieten. Einzige Änderung beim Wiederaufbau war, dass die ursprüngliche Glasnase, in der ein Navigator/Bombenschütze saß, durch eine Nase mit sechs Kaliber-50-Maschinengewehren ersetzt wurde.

Zum erneuten Erstflug konnte Lewis-Air-Legend-Pilot Stewart Dawson im Juli 2015 abheben. Das erste Mal seit 1991 flog damit wieder eine Douglas A-20 Havoc in den USA. Es mussten lediglich ein paar kleinere Probleme im Anschluss an den Flug beseitigt werden, sodass die Testphase fortgesetzt und schnell erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Im weiteren Verlauf des Jahres konnte Dawson die Zweimot in ihre neue Heimat in Texas überführen und dem stolzen Besitzer Rod Lewis übergeben. Lewis zeigt seine Maschinen leider nur selten einer breiten Öffentlichkeit, und so konnte man sich sehr glücklich schätzen, als er den Bomber 2017 nach Oshkosh brachte. Die Havoc war der Star in der Warbird-Area und ständig umringt von Besuchern. Im jährlichen Vortragsprogramm in der EAA-AirVenture-Woche konnte man auch noch mehr Details über die Geschichte der Restaurierung erfahren. Ohne Zweifel ist es eine der besten Bomberrestaurierungen, die man derzeit in den USA finden kann und die Grand-Champion-Auszeichnung ist somit mehr als verdient. Man darf gespannt sein, wann Aero Trader den nächsten Champion baut. Derzeit arbeitet das Team an einer Douglas A-26 Invader für den Flugzeugsammler und Piloten Kermit Weeks.

Vor dem Arbeitstier der 4. (F) Staffel, der Junkers Ju 88, posiert ein Staffelmitglied mit dem Arbeitsgerät, einer Luftbildkamera.

Die härtesten Monate der 4. Staffel

DER 1. NOVEMBER 1938 WAR DER GRÜNDUNGSTAG DER 4. (F) STAFFEL DER AUFKLÄRUNGSGRUPPE 14. IN KOTTINGSBRUNN WURDEN DIE MITGLIEDER MIT DER DORNIER DO 17 AUSGESTATTET. FAST EIN JAHR SPÄTER BEGANN DER EINSATZ, DER SICH BIS KRIEGSENDE HINZOG. DIE WINTERMONATE 1941/1942 WAREN FÜR DIE STAFFEL DIE HÄRTESTEN IHRER EINSATZZEIT.

Text: **Andrew Arthy**; Fotos: **Archiv Arthy**

Der Winter 1941/1942 war für die deutsche Armee an der Ostfront entscheidend, da eine sowjetische Gegenoffensive im Moskauer Raum die Zerstörung der Heeresgruppe Mitte andeutete. Für die 4. (F) Staffel der Aufklärungsgruppe 14 führte dieser besondere Winter zu dem, was die Mitglieder später als die schwierigsten Missionen des Krieges bezeichneten. Der Januar 1942 würde sich dabei als besonders herausfordernd erweisen und die Männer der Staffel auf die Probe stellen sowie an ihr Limit bringen. Das Bodenpersonal musste Flugzeuge bei Minusgraden flicken und warten, die Piloten mussten bei schrecklichem Wetter, oft in geringer Höhe, weit hinter den feindlichen Linien gefährliche Missionen unter starkem feindlichen Bodenfeuer fliegen. Trotz aller Widrigkeiten und obwohl der Januar 1942 ein sehr verlustreicher Monat war, erfüllte die Staffel ihre Aufgaben mit Auszeichnung.

DIE EINHEIT

Bevor diese schwierigsten Monate genauer betrachtet werden, soll zunächst ein Blick auf die 4. (F) Staffel, ihre ersten Einsätze und das Personal erfolgen. Vor dem Krieg gebildet, nahm sie bereits 1939 und 1940 an den deutschen Feldzügen in Polen und Frankreich teil. Während dieser Zeit flog sie die Dornier Do 17. Für die Luftschlacht um England, im Sommer 1940, wurde kurzfristig auf die Messerschmitt Bf 110 umgerüstet, nur wenige Monate später, im Frühjahr 1941, auf die Junkers Ju 88 A-5. Letztgenannte konnte von der 4. Staffel als äußerst effektive Aufklärungsplattform eingesetzt werden, da die A-5 speziell für die Aufklärung modifiziert worden war, genauso wie die ebenfalls eingesetzten Aufklärungsvarianten D-1, D-2 und D-5. Sämtliche Maschinen hatten eine Reichweite von 2300 Kilometern und besaßen jeweils zwei oder drei installierte Kameras. Die vierköpfige Besatzung bestand aus Flugzeugführer, Beobachter, Bordfunker und Bordschütze.

Ab dem 22. Juni 1941 nahm die Einheit an der deutschen Invasion in der Sowjetunion teil und flog Aufklärung für die Heeresgruppe Mitte, die über Weißrussland nach Minsk und später nach Moskau vorrückte. Der deutsche Vorstoß auf die sowjetische Hauptstadt begann am 2. Oktober 1941 und fand sein hauptsächliches Einsatzgebiet an der Nordflanke des Vormarsches der 9. Armee. Die Deutschen kamen ihrem Ziel, der Einnahme Moskaus, Anfang Dezember 1941 sehr nahe, aber die Zunahme des sowjetischen Widerstands und der Beginn des Winters führten dazu, dass die Offensive in den ersten Tagen des Monats zum Erliegen kam.

DIE MANNSCHAFTEN UND MITGLIEDER

Die kleine und unabhängige Einheit bestand aus zwanzig Offizieren und 207 Unteroffizier- und Mannschaftsdienstgraden, darunter neun Flugbesatzungen. Es gab einen Kern sehr erfahrener Mitglieder, von denen viele im ersten Monat des Jahres 1942 ihr Leben verlieren würden. Abgesehen von den Piloten gab es eine große Menge an Bodenpersonal, das unscheinbare, aber lebenswichtige Aufträge ausführte. Hptm. Kurt von Dewitz aus Mainz-Kastel war seit Ende 1940 Staffelkapitän und ein sehr beliebter Chef, der selbst als Beobachter an Missionen teilnahm.

Kurt von Dewitz war der hochgeschätzte Staffelkapitän der 4. Er fiel am 16. Januar 1942, als seine Junkers nicht vom Einsatz zurückkehrte.

Im Winter 1941/1942 lag die Staffel noch auf einem „richtigen“ Flugplatz, dem ehemaligen sowjetischen Luftwaffenstützpunkt in Smolensk-Nord. Die Unterkunft war recht modern, so schrieb ein Offizier im Februar 1942 nach Hause: „Wir haben einen schönen, warmen Ofen, elektr. Licht und Radio – fabelhaft!“ Abends trafen sich die meisten Mitglieder oft, wobei Gesang und Alkohol den Männern halfen, die Strapazen des Winters und des Krieges vorübergehend zu vergessen.

DIE AUFGABEN

Als Fernaufklärungseinheit flogen die Ju 88 unbegleitete Missionen weit hinter den feindlichen Linien. Besonderes Augenmerk wurde auf Eisenbahnlinien und Bahnhöfe, Straßen und Wege unmittelbar hinter der Front sowie auf das Geschehen in den Gebieten der sowjetischen Armee gelegt. Die Missionen dauerten durchschnittlich vier Stunden und wurden normalerweise in großer Höhe geflogen, aber das schlechte Wetter und die kritische Situation im Winter 1941/1942 führten dazu, dass viele Einsätze doch in geringer Höhe durchgeführt wurden. Dies machte die Ju 88 viel anfälliger für Bodenfeuer und feindliche Jäger, wie die Opferliste der 4. im Januar 1942 bestätigt.

In der Regel dauerte es etwa weitere vier Stunden, um die während der fotografischen Missionen entstandenen Filme zu entwickeln und einen Bericht zu erstellen. Der Bericht wurde sofort an das zuständige Hauptquartier der deutschen Armee weitergeleitet. Während

der Missionen wurden Funkberichte mit dringenden Aufklärungsergebnissen vorab an die Bodeneinheiten gesendet.

DEZEMBER 1941

Die Sowjets begannen ihre groß angelegte Gegenoffensive in der Nähe von Moskau am 5. Dezember um 3.00 Uhr, und Aufklärungseinheiten wie die 4. (F)/14 waren für die deutschen Verteidigungsbemühungen von entscheidender Bedeutung. Während des größten Teils des Dezembers war die Anzahl der geflogenen Operationen jedoch durch eine Kombination aus schlechtem Wetter und einem großen Mangel an einsatzfähigen Ju 88 begrenzt. Im Laufe des Monats zwangen die unerbittlichen Angriffe der sowjetischen Armee entlang der Front der Heeresgruppe Mitte überall in die Rückwärtsbewegung. Ein Staffelmitglied erinnerte sich an seine Gefühle in der damaligen Situation: „Es ist das erste Mal, dass ich deutsche Divisionen beziehungsweise die Trümmer davon auf dem Rückzug sehe.“

In der Zwischenzeit lieferte die Einheit, trotz der begrenzten Anzahl einsatzfähiger Flugzeuge, die bestmöglichen Aufklärungsergebnisse. Trotz einiger sehr frustrierender Wochen und angesichts des kalten und düsteren Wetters feierten die Männer der 4. Heiligabend in ihrer Unterkunft, so gut sie konnten. Eine Mahlzeit wurde serviert und die passenden Getränke halfen, die Stimmung aufzuhellen.

Am 27. Dezember 1941 gab es eine bedeutende Änderung: Die operative Kontrolle über die Nah- und Fernaufklärerstaffeln der 14. Aufklärungsgruppe wurde an das VIII. Fliegerkorps unter General Wolfram Freiherr von Richthofens übertragen. Das Korps hatte sich bei der Unterstützung der Truppen einen hervorragenden Ruf erarbeitet. Doch durch die neue Zuordnung war die 4. (F) Staffel nun viel direkter in Schlachten am Boden verwickelt.

In den letzten Tagen des Jahres 1941 näherten sich die Sowjets der Schlüsselstadt Rschew, und infolge der kritischen Situation wurde der Aufklärung befohlen, bei jeder Mission so viele Bomben wie möglich mitzuführen und den Feind auch anzugreifen, hauptsächlich um die besetzten Dörfer zu unterstützen. Unter den Ju-88-Flügeln konnten zusätzlich zu den 50-Kilogramm-Bomben im Rumpf nochmals zwei 250-Kilogramm-Bomben mitgeführt werden.

DAS GLÜCK VERLÄSST DIE 4. STAFFEL

Das neue Jahr brach für die Piloten und Soldaten der Heeresgruppe Mitte kalt und elend an. In der Staffel-Chronik steht: „Mit der Jahreswende verließ uns auch das Kriegsglück.“ Da die Heeresgruppe Mitte ums Überleben kämpfte, waren die ersten vier Wochen des Jahres 1942 die verlustreichsten in der gesamten Geschichte der 4. (F)/14.

Am 1. Januar wurde nur eine Mission geflogen, aber am zweiten Tag des Jahres gab es vier Missionen. Eine davon war die erste aufgezeichnete Bombenmission, als dicht gepackte sowjetische Kolonnen in der Nähe von Staritsa bombardiert und anschließend beschossen wurden. Die Ju 88 des Staffelkapitäns von Dewitz erlitt im Gegenzug dreizehn MG-Treffer, konnte aber ohne Probleme zur Basis zurückkehren. Am 3. Januar wurden Feldwebel Heinz Kipfmüller und seine Crew in der Ju 88 „5F + AM“ als vermisst gemeldet. Dieser vermutete Verlust nahm zehn Tage später eine glückliche Wendung, als die vier Crewmitglieder gesund und munter, aber ohne Flugzeug wieder zur Truppe stießen.

Am 5. Januar bezeichnete das deutsche Oberkommando das Gebiet von Rschew als „den entscheidenden Punkt an der Ostfront“. Getrieben von der verzweifelten Lage, rief General der Flieger von Richthofen alle unter seinem Kommando stehenden Männer zu den Waffen: „Lage nördl. Rschew an Spannung nicht zu überbieten. Ich befehle und erwarte äußerste Kraftanspannung, um möglichst viele Flugzeuge in die Luft zu bekommen. Arbeiten an den Flugzeugen ohne Rücksicht auf Dienstgrad und Sonderausbildung. Jedes Startrisiko ist in Kauf zu nehmen. Lage erfordert Kampfdurchführung ohne jede Rücksicht auf Verluste.“

Die 4. folgte den Anweisungen von Richthofens und flog in den nächsten Wochen viele äußerst gefährliche Tiefflugangriffe gegen den Feind. Mangelnde Ausbildung und Erfahrung in diesem Bereich führten zu schweren Verlusten der Einheit. Am Tag von Richthofens Befehl erfolgten vier Missionen nach seinen Anweisungen: Lt. Franz Felix und Besatzung beschossen Gelegenheitsziele, während der zukünftige Nachtjägerpilot und Ritterkreuzträger Oblt. Walter Engel und seine Crew eine Wolga-Brückenbaustelle westlich von Kalinin angriffen. Diese Missionen wurden am nächsten Tag fortgesetzt, und die Besatzung des in Österreich geborenen Beobachters Franz Svatik wurde in ihrer Ju 88 mit der Kennung „5F + QM“ als vermisst gemeldet.

Die schwierigen Einsatzbedingungen an der Ostfront stellen Mensch und Material vor große Herausforderungen. Die Motoren mussten immer vorgeheizt werden.

Mit vereinten Kräften sorgen Mechaniker und Besatzung dafür, dass die Flugzeuge weiterhin einsatzbereit sind. Befehlshaber von Richthofen verlangte den Männern alles ab.

Walter Engel flog seine ersten Einsätze bei der 4., bevor er 1944 zum KG 4 und später zu den Nachtjägern kam.

Heinz Kipfmüller wurde am 3. Januar als vermisst gemeldet. Die Crew kehrte jedoch zehn Tage später zu Fuß zurück.

Karl Knoblauch flog 164 Einsätze und wurde mit dem Eisernen Kreuz erster Klasse ausgezeichnet.

Am 7. Januar kehrte das schlechte Wetter zurück und die sowjetische Armee begann einen neuen Angriff auf die Nordflanke der 9. Armee. Am 8. und 9. Januar flog die 4. (F)/14 über die Gebiete Kalinin und Rschew und auch Tiefflugangriffe standen wieder auf dem Plan. Bei einem der Flüge am 9. Januar wurde die Ju 88 „5F + LM" des österreichischen Piloten Uffz. Wolfgang Freiherr von Chiari als vermisst gemeldet. Bis heute gibt es keine neue Spur von der Besatzung. Tags zuvor wurde Staffelkapitän von Dewitz während eines weitreichenden Einsatzes, bei dem sich sein Pilot kurz mit einem sowjetischen Jäger anlegte, fast abgeschossen, sie erhielten zehn Flugabwehrfeuer- und Maschinengewehrtreffer. Ein Schneesturm in der Nacht auf den 10. Januar verhinderte weitere Missionen an diesem Tag, so konnte sich die Staffel darauf konzentrieren, die Einsatzfähigkeit ihrer Muster wieder zu erhöhen.

In den nächsten Tagen drangen die Sowjets weiter entlang der Front vor, insbesondere aber an der Nordflanke der 9. Armee. Am 15. Januar erlitt die 4. Staffel einen weiteren Verlust, aber diesmal gab es ein glückliches Ende. Feldwebel Gerhard Willmann und seine Crew mussten ihre Ju 88 „5F + BM" notlanden. Drei Tage später konnte die Staffel berichten: „Crew sicher und gesund", alle vier Männer waren unverletzt. Am 22. Januar kehrten sie erschöpft zu ihrer Einheit zurück. „Ihr Empfang entsprach den Staffelgepflogenheiten" und man feierte einen neuen Geburtstag für die glückliche Crew.

Am 16. Januar erlitt die 4. (F)/14 ihren bislang schwersten Schlag. Hauptmann Kurt von Dewitz und seine Crew kehrten von einer Mission in ihrer Ju 88 „5F + EM" nicht zurück. Sie waren vom Jagdflieger Sergei Fedorowitsch Dolguschin der 180. IAP, einem zukünftigen Helden der Sowjetunion, abgefangen und abgeschossen worden. Es war ein schwerer Verlust für die Männer. Einer von ihnen erinnerte sich später an nachfolgende Ereignisse: „Besatzungsbesprechung! Der diensthabende Offizier gibt den Verlust der Besatzung von Dewitz (mit Grow, Wetzel, Ohms) bekannt. Die Führung der Staffel übernimmt der vom Frankreich-Kommando aus Thymeries zurückgekehrte Oblt. Jähne. Am Einsatzwillen der verbliebenen Besatzungen ändert sich trotz der hohen Verluste nichts. Der von uns allen hochgeschätzte Hptm. von Dewitz war nicht der Mann, der seine Besatzungen auf Grund eines Korps-Befehls ins Feuer schickte und sich selbst heraushielt. Er ist denen gefolgt, die in Erfüllung ihres Auftrages ihr Leben gelassen haben, und denen vorausgegangen, die ganz sicher noch folgen werden."

Am 17. Januar fiel die Staffel-Flugzeugstärke auf ein Rekordtief von nur zwei Ju 88; beide Maschinen wurden am Morgen ausgesandt. Die Ju von Uffz. Knoblauch erhielt einen Treffer im rechten Sauerstofftank, sodass sie in die unbrauchbare Liste aufgenommen wurde.

Weil das Bodenpersonal Überstunden machte, starteten am 18. Januar wieder drei Ju 88 in die Luft und konnten einen sowjetischen Jäger in der Nähe von Dubno abschie-

Die ausgelassene Stimmung bei verschiedenen Staffel-Feiern ließ die Anstrengungen der vergangenen Tage wenigstens etwas in den Hintergrund treten.

ßen. Ein weiterer Verlust ereignete sich jedoch am 19. Januar 1942, als der österreichische Beobachter Lt. Franz Felix und seine Besatzung auf einer Mission zum Durchbruch der 3. Schockarmee um Ostaschkow vermisst wurden. Felix war schon lange bei der Staffel, sein Verlust war ein weiterer Schlag für die Moral. Nur eine Mission wurde am 20. Januar und zwei wurden am 21. Januar geflogen, ohne Verluste. Das VIII. Fliegerkorps war angesichts der Lage sehr unzufrieden mit den Aufklärungsbemühungen der Einheiten und bemerkte: „Wegen geringer Einsatzstärken der Aufkl. Staffeln 4.(F)/14 zwei Flugzeuge, 1 wegen techn. Störung abgebrochen, 4.(F)/11 (Kein Flugzeug) nur geringe Aufkl.ergebnisse."

Die Sowjets näherten sich am 24. Januar dem Schlüsselzentrum von Velikiye Luki, und die 4. (F) / 14 wurde angewiesen, ihre Bemühungen dort zu konzentrieren, um festzustellen, wie nahe der Feind der Stadt war. Mit nur einer flugklaren 88 konnte die Staffel jedoch nicht viel aufklären. Karl Knoblauch und seine Crew untersuchten am 25. die Situation von Velikiye Luki, erkundeten aber auch einen großen Teil des 9. Armeesektors aus einer Höhe von 6000 Metern. Es war ein stressiger Tag für Knoblauch, der sich erinnert: „Landung! Wir sind länger als sechs Stunden in der Luft gewesen. Ich fühle, wie mir die Knie zittern".

ANGRIFF SOWJETISCHER BOMBER

Dine neue Bedrohung trat am Abend des 27. Januar auf, als sowjetische Bomber den Flugplatz Smolensk-Nord angriffen, zwei Mitglieder des Bodenpersonals töteten und einen weiteren so schwer verwundeten, dass er später im Warschauer Krankenhaus starb. Trotz des Schocks des Überfalls auf ihre Basis wurden die Einsätze fortgesetzt und Uffz. Knoblauchs Crew startete am Morgen des 28. Januar mit zehn 50-Kilogramm-Bomben im Rumpf. Diese wurden auf einen Zug am Bahnhof Basary abgeworfen.

Am 29. und am Morgen des 30. Januar folgten zwei Missionen. Bauer und seine Mannschaft erkundeten die Gebiete Velikiye Luki und Toropjetz, aber die Dinge liefen nicht nach Plan. Südlich von Mal Bajewa eröffnete die Flugabwehr das Feuer und erzielte drei Treffer. Funker Uffz. Ludwig Rotgeri wurde dabei verwundet.

Schlechtes Wetter am letzten Tag im Januar verhinderte den Betrieb, ebenso wie die Tatsache, dass die Staffel weiterhin nur noch zwei einsatzbereite Junkers hatte, von denen erneut Knoblauchs Maschine bei einem Einsatz schwer getroffen wurde. Er erinnert sich an den Vorfall: „In diesem Augenblick trifft die Maschine ein harter Schlag. Der Bordschütze schreit auf. Wir gehen auf Heimatkurs. Nach wenigen Sekunden sind wir aus der Reichweite der sowjetischen Abwehr. Ich drehe mich um und beuge mich nach unten. Gert Siller ist schon dabei, dem Bordschützen zu helfen. Ich versuche zu assistieren, soweit das in der Enge der Kabine möglich ist. Unser Schütze hat das Bewusstsein verloren. Er hat am linken Arm eine scheußliche Verwundung. Ich habe den Eindruck, dass das Ellenbogengelenk gar nicht mehr da ist. Auch am Brustkorb scheint er verletzt zu sein. Ich mache Gert Siller verständlich, dass er wieder an seine Geräte gehen soll, um über Funk Arzt und Sanka anzufordern, und bin bemüht, die Blutung am Oberarm durch Druck zum Stehen zu bringen. Nach einer nicht enden wollenden Viertelstunde haben wir Smolensk unter uns. Jupp setzt zur Landung an. Ich habe mich nicht anschnallen können, weil ich die starke Blutung des Verwundeten unter Kontrolle behalten will. Es geht alles glatt. Der Arzt ist da, der Sanka auch. Die Einlieferung in das Luftwaffenlazarett Smolensk-Nord erfolgt umgehend."

Trotz aller Bemühungen seiner Mannschaftskameraden starb der Schütze Anton Thein später an seinen Wunden. Er war das letzte Opfer in einem für die Staffel sehr kostspieligen Monat. In den ersten beiden Februarwochen 1942 kämpfte die Heeresgruppe Mitte darum, sich gegen die Sowjets zu behaupten, und die 4. (F)/14 flog weitere gefährlichere und kostspieligere Tiefflugangriffe. Mitte des Monats stabilisierte sich die Front jedoch endgültig, die Staffel war sehr dankbar, zu ihren normalen, routinemäßigen Aufklärungsmissionen zurückzukehren.

Damit endete die schwierigste Zeit des Krieges für die 4. (F)/14. General der Flieger von Richthofen hatte sie aufgefordert, bis zum Äußersten zu kämpfen – und nach ihren vielen Missionen und schweren Verlusten zu urteilen, hatten sie dies sicherlich im Januar 1942 getan. Die Staffel flog danach bis fast zum Ende des Kriegs im nördlichen Sektor der Ostfront weiter. Für diejenigen, die den Krieg überlebten, blieb der Winter 1941/42 eine unauslöschliche Erinnerung. ●

Foto: KL-Dokumentation

Anfangs flog die Staffel noch mit der Dornier Do 17 (links), später ersetzte die Junkers Ju 88 immer mehr der Dos.

AERONCA

Triple Uniform

DASS US-SOLDATEN WÄHREND IHRER STATIONIERUNG IHRE EIGENEN FAHRZEUGE HATTEN, WAR KEINE SELTENHEIT. DOCH DASS EIN US ARMY CAPTAIN SEIN EIGENES FLUGZEUG MIT NACH DEUTSCHLAND BRACHTE, WAR AUSSERGEWÖHNLICH. DASS DIESES MITBRINGSEL ALS D-EUUU AUCH HEUTE NOCH FLIEGT UND EINE NEUE GENERATION PILOTEN BEGEISTERT, IST EINE GESCHICHTE WERT.

Text und Fotos: **Philipp Prinzing**

In den späten 1920er-Jahren wurden in den Vereinigten Staaten immer mehr Flugzeugfirmen gegründet. Darunter Cessna, Taylor Brothers Aircraft Manufacturing Company (ab 1937 in Piper umbenannt) oder die Aeronca Aircraft Corporation. Viele der Firmen existieren heute gar nicht mehr oder zumindest nicht mehr in ihrer ursprünglichen Form. So auch Aeronca. Ab 1928 in Cincinnati, Ohio, tätig, mauserte sich die kleine Firma in den 1930er und 1940er Jahren zu einem der größten Hersteller von General-Aviation-Flugzeugen. Auch eigene Motoren, wie der E-107, verließen die Fabrik, die 1937 bei einer schweren Überschwemmung des Lunken Airports fast vollständig zerstört und in Middletown, Ohio, wieder aufgebaut wurde. Im Zweiten Weltkrieg liefen dort fast ausschließlich militärische Flugzeuge wie die L-3, TG-5, LNR und L-16 vom Band. Nach Kriegsende sollte die Produktion noch sechs Jahre weitergehen, um dann an die Champion Aircraft Corporation verkauft zu werden. Diese produzierte ab 1954 die erfolgreichsten Muster weiter. Darunter auch die 1960 gebaute Champion 7FC mit der Seriennummer FC-404. Dabei handelt es sich um die relativ seltene (472 Exemplare) Bugradversion der beliebten Aeronca Champion.

ALS N9829Y NACH DEUTSCHLAND

US Army Captain Gordon W. Hall brachte die Aeronca mit nach Wiesbaden. Dort war er Mitarbeiter im amerikanischen Militärkrankenhaus und flog den kleinen Hochdecker bis 1969. Warum Hall die Einmot nicht mit zurück in die USA genommen hat, ist leider nicht mehr nachzuvollziehen. Er verkaufte sie 1969 an den Aeroclub Bad Dürkheim. Dort flog sie fortan als D-EBMQ, bis 1976 ein Zaun dem zu tief angesetzten Landeanflug ein Ende bereitete und die FC-404 schwer beschädigte. Ein Jahr später wurde das Wrack verkauft. Der neue Besitzer, der Aeroclub Darmstadt, wollte wohl einen Wiederaufbau starten, doch daraus wurde nichts und die Überreste verschwanden bis 1992 in irgendwelchen Hangars. Im November 92 stolperte Gottfried Esser im Keller des Luftfahrttechnischen Betriebs (LTB) von Josef Malter in Neustadt/Aisch über die traurigen Reste. Der Rumpf war schwer beschädigt, die Flächen und Streben hatten ebenfalls etwas abbekommen. Cowling, Fahrgestell, Windschutzscheibe, Instrumentenbrett, Sitze und viele Kleinteile fehlten. Eigentlich ein hoffnungsloser Fall, doch Esser wollte es nicht dem Schrotthändler überlassen – und der Wunsch nach dem Erwerb war stärker als die Vernunft. Kurz vor Weihnachten 1992 schlug Esser zu und holte die Überreste nach Hause.

Mit einiger Erfahrung aus einer Piper-Restaurierung startete Esser begeistert den Wiederaufbau der 7FC Tri-Traveler. Auch die Papierlage wurde in unzähligen Stunden wieder auf Vordermann gebracht und vervollständigt. Früh wurde beschlossen, dass das Bug- zum Spornrad werden sollte (Modellversion somit 7EC Traveler). Also stand bei der Überholung des Gitterrohrrahmens auch gleich der Einbau der nötigen Streben für ein Spornrad an. Dafür gab es tatsächlich schon ein bestehendes

Über die Zuwendung ihres Piloten freut sich die alte Dame, als sie gemeinsam an der Tankstelle der Bienenfarm warten.

Das Panel im Cockpit verfügt neben den ursprünglichen Instrumenten auch über modernere Einbauten.

Flach über der Grasnarbe steht der kleine Hochdecker, der früher mal ein Bugrad hatte.

„ER WARF MIR DEN SCHLÜSSEL ZU UND SAGTE: ‚ HIER, FLIEG, ABER MACH NICHTS KAPUTT.'" JOSHUA HÖHN ÜBER SEINE ERSTE BEGEGNUNG MIT DER TRIPLE UNIFORM.

Field Approval 337, eine ergänzende Musterzulassung (STC = Supplemental Type Certificate), sowie geeignete Blaupausen. All das machte den Umbau dann wirklich einfacher. Ein dringend benötigter Conti-C90-Motor fand sich in den USA. Nach der Lieferung stellte sich dieser aber als Mogelpackung ohne Papiere heraus. Ein Freund in Dänemark half und baute einen Null-Stunden-Motor, selbstverständlich mit allen Papieren.

Der Rahmen wurde, nachdem die Bespannungsreste entfernt waren, auf Risse überprüft und zusammen mit weiteren Teilen mit Glasperlen gestrahlt. Die neue Bespannung mit Ceconite übernahm Willi Frank, die silberne Lackierung mit dunkelblauem Zierstreifen und der Kennung auf dem Rumpf führte die Firma Eichelsdörfer in Bamberg aus.

Im April 1995 standen die fertigen Komponenten der D-EUUU (Triple Uniform) wieder an dem Ort, an dem Esser sie geborgen hatte. In der Werkstatt des LTBs von Josef Malter in Neustadt/Aisch. Esser baute an diesem Ort alles wieder zusammen und bereitete es für die Abnahme und den erneuten Erstflug vor. Am 9. September 1995 stieg Malter als Klasse-1-Prüfer in das Cockpit, startete den Continental und hob ab. Nach 20 Jahren am Boden und einer Verschrottung, der sie knapp entgangen war, fühlte sich die neue UUU sehr wohl in der Luft. Es brauchte nur wenige kleine Nachjustierungen und weitere Testflüge, bis auch Restaurator Esser im November desselben Jahres erstmals mit ihr abheben konnte. Doch wegen eines nicht vom LBA anerkannten Lärmschutzzeugnisses und zähen Verhandlungen mit der Behörde in Braunschweig zog sich der Tag der endgültigen Zulassung tatsächlich noch bis Mai 1997 hin.

Die Bedienelemente im Cockpit, beispielsweise Magnetschalter, sind übersichtlich und einfach zu bedienen.

Die Tankanzeige oberhalb des Piloten stammt ursprünglich aus einem Ford T-Modell.

Der 90-PS-Continental-Motor könnte im Hochsommer etwas mehr Leistung vertragen.

EIN DRITTES LEBEN FÜR DIE TRIPLE UNIFORM

Gute zehn Jahre danach begann ein neues Leben für die Aeronca. Esser verkaufte den einst geborgenen Schatz an Klaus Radke. Dieser suchte nach einer neuen Herausforderung und ist noch heute begeistert: „Der Hauptgrund waren Hochdecker, Taildragger und Knüppel zwischen den Beinen. Ferner hatte das Flugzeug einen guten optischen Eindruck hinterlassen. Der Verkäufer war damals auch noch sehr nett, die Papiere stimmten, es gab eine Aeronca Org. und Community, sodass man sich nicht so allein gefühlt hat. Des Weiteren konnte ich das Flugzeug bei Friedrich Diel und Thomas Holz und deren Sterntaktern) unterbringen. In Koblenz war zur damaligen Zeit kein Platz“, so Radke.

Weitere zehn Jahre und viele Besuche auf Treffen in der ganzen Republik später beschloss Radke, auch den jungen Leuten eine Chance auf ursprüngliches Spornradfliegen zu geben. Es war Joshua Höhn, dem er erstmals den Schlüssel mit dem Satz „Hier, flieg, mach aber nichts kaputt“ zuwarf. Josh war begeistert – und stieg bald in die Haltergemeinschaft ein, bestehend aus Klaus Radke und ihm. Kurz danach stieß Andreas Müller hinzu. Alle drei Halter sind fliegerisch in Montabaur beheimatet, doch die kleine Triple Uniform steht meist in Koblenz-Winningen.

Die drei vertreiben sich die Zeit in der Luft regelmäßig an Bord der inzwischen 60 Jahre alten Dame. Mit Schlafsack und Zelt bewaffnet, geht es quer durch Deutschland. Die Flächen des Hochdeckers dienen dabei als Dach. Freunde und Airline-Kollegen werden auch regelmäßig eingeladen, einen Rundflug entlang des Rheins und der Mosel zu genießen und dabei die Stick-and-Rudder-Fliegerei kennenzulernen. Die gutmütigen Flugeigenschaften machen die Aeronca auch für Anfänger interessant. Gute Ruderwirkungen um alle Achsen, die große Fläche des Seitenruders und die kurze Rumpflänge machen sie trotz der Gutmütigkeit recht wendig. Spornrad-Neulinge werden dank des „No-Bounce“-Fahrwerks auch bei einer nicht so perfekten Landung keine bösen Überraschungen erleben. Einziger Minuspunkt in der Luft ist, dass man im Sommer etwas mehr Leistung gebrauchen könnte. Der Continental C90 (Vierzylinder, 3,3 Liter Hubraum, Trockengewicht 85 Kilogramm) mit seinen maximal 90 Pferdchen bei 2475 rpm kommt bei großer Hitze nicht mehr so gut nach. Die Pflege des Motors, der inzwischen schon 640 Stunden gelaufen ist, stellt eine der Hauptaufgaben der Haltergemeinschaft dar, denn er soll noch möglichst lange halten. Aber auch auf der To-do-Liste stehen ein paar Punkte: So soll irgendwann mal ein neues Instrumentenpanel eingebaut werden, der Propeller wird demnächst ersetzt bzw. grundüberholt. Kurskreisel, Landing- und Taxi Lights würden die Wunschliste vervollständigen.

Ohne Frage zaubert die kleine Triple Uniform jedem ihrer Piloten ein Grinsen ins Gesicht. Sei es bei einem ausgedehnten Überlandflug von Koblenz nach Bienenfarm bei Berlin, bei dem die aus einem Ford Model-T stammende Tankanzeige übrigens nicht mal das Minimum erreichen würde, einem entspannten Feierabendflug mit der Freundin oder den ersten Spornraderfahrungen eines Fliegerfreunds. Wenn man dem Werbespruch von damals glaubt, dann hat „Americas No. 1 Personal Plane“ nichts von seinem Können, die Freude am Fliegen zu vermitteln, verloren.

Joshua Höhn während des Fotoflugs im Rahmen des Piper-Treffens 2019.

Nach der Ausmusterung beim Militär gingen fast zwei Dutzend Flugzeuge an zivile Eigner.

Erstlingswerk

MIT DER P-2 ENTSTAND NOCH WÄHREND DES ZWEITEN WELTKRIEGS DAS ERSTE SCHULFLUGZEUG VON PILATUS. ES WAR AUCH DAS ERSTE SERIENMODELL DES 1939 GEGRÜNDETEN HERSTELLERS UND DIENTE BIS 1981 BEI DER SCHWEIZER LUFTWAFFE.

Text: **Karl Schwarz**

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs begannen für die neutrale Schweiz schwierige Zeiten. Der Industriemagnat Emil Georg Bührle, der sein Vermögen insbesondere mit der Kanonenfertigung bei der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon machte, sah aber offenbar auch neue Möglichkeiten und gründete im Dezember 1939 zusammen mit der Elektrobank die Pilatus Flugzeugwerke in Stans. Diese betätigten sich zunächst als Wartungsbetrieb.

Foto: Pilatus

Technische Daten
Pilatus P-2/05

Muster: Schulflugzeug
Hersteller: Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans, Schweiz
Besatzung: 2
Antrieb: 1 x Argus As 410-A2 Zwölfzylinder-V-Motor
Startleistung: 465 PS (345 kW)
Nennleistung in 2000 m Höhe: 370 PS
Länge: 9,07 m
Höhe: 2,68 m
Spannweite: 11,00 m
Flügelfläche: 17 m²
Leermasse: 1380 kg
max. Startmasse: 1800 kg
Höchstgeschwindigkeit: 320 km/h
max. Reisegeschwindigkeit: 265 km/h
Landegeschwindigkeit: 120 km/h
max. Steigrate: 7,5 m/s
Dienstgipfelhöhe: 6600 m
Startrollstrecke: 230 m
Landerollstrecke: 157 m
Reichweite: 560 km

U-110
G-PTWD

Zeichnungen: Michele Marsan

Fotos: Archiv Postma, Pilatus

Der Prototyp startete 1945 noch mit dem zivilen Kennzeichen HB-GAB in Buochs zum Erstflug.

Das einfache Cockpit der P-2 zeigt eine Standardanordnung der Instrumente.

Die Argus-Motoren wurden von Walter aus der Tschechoslowakei bezogen.

Erstes eigenes Projekt war dann 1941 das einsitzige Trainingsflugzeug P-1 für das Eidgenössische Militärdepartement, das allerdings ein „Papiervogel" blieb. Da Lizenzen für den Bau ausländischer Trainer (Ambrosini S.7 oder Arado Ar 96 B) nicht verfügbar waren, befasste sich das Unternehmen ab Ende 1942 erneut mit dem Thema. Es ging darum, die Flugschüler aufbauend auf der Ausbildung mit der Bücker Bü 131 Jungmann mit einem leistungsstärkeren und von der Bedienung her komplexeren Flugzeug (Einziehfahrwerk, Klappen, Funk etc.) an die Einsatzmuster heranzuführen.

Unter Leitung von Chefkonstrukteur Henri Fierz, der von der Swissair zu Pilatus gewechselt war, entstand ein geradliniger Entwurf, der auch den Einbau von Waffen ermöglichte und somit nicht nur für die rein fliegerische, sondern auch für die taktische Ausbildung verwendet werden konnte. Im Detail war die P-2 eine interessante Mischung aus Holz- und Metallbauweise. Der Rumpf aus Leichtmetall wies eine rechteckige Grundstruktur mit durchgehenden Längsgurten auf, wobei die oberen und unteren Abrundungen leicht zu demontieren waren. Auch das Leitwerk war in Metallbauweise ausgeführt, allerdings mit stoffbespannten Rudern.

PILATUS NUTZTE TEILE VON AUSGEMUSTERTEN BF 109

Die mit zwei Kastenholmen versehenen Flügel der P-2 wurden hingegen wie die Querruder und Landeklappen aus Sperrholz und Holz von Juratannen gefertigt. Als Beplankung dien-

Fotos: Pilatus

Von der P-2/05 wurden 26 Exemplare gebaut (Kennung zunächst A-103 bis A-128).

te Dreifach-Lamellenholz, das mit den Holmen und Vollwandrippen verleimt wurde. Nur im Flügelnasen-Mittelstück gab es eine Metallstruktur. Als Antrieb wurde ein Argus As 410-A2 ausgewählt. Der luftgekühlte Zwölfzylinder-V-Motor mit zwölf Litern Hubraum bot eine Startleistung von 465 PS (345 kW). Er war mit automatischen Reglern für die Aufladung und Gemischbildung bestückt und trieb einen Zweiblattpropeller mit automatischer Verstellung (22 bis 52 Grad) an.

Um die Entwicklung zu beschleunigen und Kosten zu sparen, griffen die Pilatus-Ingenieure auf zahlreiche Bauteile der Messerschmitt Bf 109 D/E zurück, deren Ausmusterung bei der Schweizer Luftwaffe gerade anstand. Übernommen wurden Heckrad und Hauptfahrwerk (um 180 Grad gedreht eingebaut) inklusive Einfahrzylinder, Höhenruder- und Landeklappenantrieben, die Hydraulikpumpe sowie verschiedene Instrumente.

Zwischenzeitlich wurden zwei Versuchsmuster mit Hispano-Suiza-Motoren aus ausgemusterten D 27 getestet.

Mit dem Bau des ersten Prototyps P-2/01 wurde auf eigene Kosten Ende 1943 begonnen. Die zunächst zivil als HB-GAB registrierte Maschine hob am 27. April 1945 mit Horst Siegfried am Steuer in Buochs zum Jungfernflug ab. Parallel dazu wurde eine Bruchzelle (P-2/02) gebaut. Bereits im Sommer 1945 wurde die P-2 der Militärkommission vorgeführt. Es folgten ab Oktober ausführliche Truppenerprobungen, die positive Ergebnisse zeigten. Nach einigen technischen Ergänzungen wurde der Trainer für serienreif erklärt. Die Kriegstechnische Abteilung gab 1946 einen Auftrag für 26 Flugzeuge des Standards P-2/05 heraus, die als unbewaffnete Schulflugzeuge für die Ausbildung im Sichtflug ausgelegt waren. Ihre Lieferung begann am 31. Mai 1947 mit der Maschine A-103 (A = Ausbildungsflugzeug).

Zwischenzeitlich hatte es Bedenken gegeben, ob die Argus-Motoren verfügbar bleiben würden. So kam man auf die Idee, ähnlich starke HS-57-Motoren von Hispano-Suiza zu verwenden, die man aus ausgemusterten Dewoitine D 27 ausbauen konnte. Problem allerdings: Dieser Motor war wesentlich schwerer und außerdem flüssigkeitsgekühlt. Es bedurfte also eines Kühlers unter dem Hinterrumpf. Zudem war ein neues Zwischengetriebe nötig. Trotzdem entstanden zwei Prototypen, die P-2/03 als Schulflugzeug und die P-2/04 als Übungsflugzeug mit starr in der Flügelwurzel montiertem Maschinengewehr und Aufhängungen für leichte Bomben.

INSTRUMENTENFLUG

Die beiden Versuchsmuster wurden Ende 1947 und im Juni 1948 an die Fliegertruppe übergeben. Ihre Flugeigenschaften erwiesen sich wegen Kopflastigkeit allerdings als schwierig. Dennoch wurden sie bis zu Unfällen 1957 beziehungsweise 1962 weiter geflogen, jedoch nur von erfahrenen Fluglehrern.

Nach der erfolgreichen Einführung der P-2/05 forderte die Flugwaffe auch eine bewaffnete Variante – wie oben erwähnt mit MG und Bomben. Für die nun als P-2/06 bezeichnete Ausführung erhielt Pilatus einen Auftrag für nochmals 26 Flugzeuge, die zwischen Oktober 1948 und September 1950 geliefert wurden.

Damit begann die lange Karriere der P-2, in deren Verlauf die P-2/06 zum Beispiel ab 1952 eine vollständige Ausrüstung für den Instrumentenflug erhielten. Ab 1965 wurden auch die P-2/05 entsprechend ausgestattet. Bis zur Ausmusterung 1981 kamen bei neun schweren Unfällen mit der P-2 acht Flugzeugführer ums Leben. Insgesamt genoss der erste Trainer von Pilatus aber einen ausgezeichneten Ruf.

Wie in der Schweiz üblich wurden die verbliebenen flugtauglichen P-2 am 30. Mai 1981 für 20 000 bis 30 000 Franken an private Interessenten versteigert. 23 Exemplare blieben so als robuste und leicht zu wartende „Warbirds“ der Nachwelt erhalten. ●

Zugeschaut: Consolidated PBY-5A Catalina

Audienz bei der Königin

ALS FREIER FOTOGRAF IST ES NICHT IMMER EINFACH, DIE BEGEHRTEN FLUGZEUGE VOR DIE LINSE ZU BEKOMMEN. MÖCHTE MAN DANN NOCH EIN AIR-TO-AIR-SHOOTING MIT DEM OBJEKT DER BEGIERDE MACHEN, SIND DIE CHANCEN WIRKLICH KLEIN UND MAN MUSS SICH ANSTRENGEN, BIS DIE TÜREN SICH ENDLICH ÖFFNEN. WENN ES DANN KLAPPT, IST ES FAST WIE EINE AUDIENZ.

Am Anfang stand wie so oft die Recherche. Wo gibt es eine Catalina in Europa, wer betreibt sie, wurde sie schon ein Mal in einem Luftfahrtmagazin groß vorgestellt? – In Europa gab es 2015, zum Zeitpunkt des Shootings, drei fliegende Vertreter der Consolidated PBY Catalina: in Frankreich, Großbritannien und in den Niederlanden. Die Wahl des ersten Kontakts fiel auf die in Lelystad stationierte Maschine mit dem Kennzeichen PH-PBY. Der damalige Betreiber, die „Stiftung Freunde der Catalina", war schnell ausfindig gemacht und der telefonische Kontakt aufgebaut. Einige Telefonate und E-Mails später konnte eine Möglichkeit ausgearbeitet werden, mit der alle Beteiligten zufrieden waren, und ein Termin für das Zusammentreffen stand. Pünktlich zur Eröffnung der Rundflugsaison – die Catalina konnte nur zwischen April und Ende September die Flüge anbieten, da das Ijsselmeer den Rest des Jahres für Wasserlandungen gesperrt ist – stand das Shooting fest. Ein Fotoflugzeug ließ sich ebenfalls in Lelystad finden. Etwas ungewöhnlich, aber durchaus geeignet fand sich eine Fuji FA-200, bei der man die Haube ausreichend weit aufschieben konnte.

Früh morgens fuhr ich in Begleitung meiner Frau nach Lelystad. Als wir dort eintrafen, wurden wir schon von Prudent Staal, dem damals verantwortlichen Chefmechaniker und PR-Mitarbeiter, erwartet. Die freundliche Art und Weise der vorherigen Kommunikation bestätigte sich bereits in den ersten Minuten des Treffens. Wir wurden herzlich aufgenommen. Die Räumlichkeiten im Roadrunnerweg – das ist tatsächlich der Straßenname – waren überwältigend; extra für die Catalina gebaut – mit Sozialräumen, Lager und Werkstatt. Im Lager stapelten sich Kisten und Verpackungen mit Originalersatzteilen, in Fässern lagerten weitere Sternmotoren und in Aktenschränken die nötigen Handbücher, um ein Flugzeug solcher Größe zu warten. Der Eindruck, dass hier wirkliche Profis am Werk waren, verfestigte sich noch mehr, als wir einen ersten Blick in den großen Hangarbereich warfen und die PH-PBY erstmals live sehen konnten. Wie aus dem Ei gepellt stand das große Amphibienflugzeug im Hangar. Kein Schmutz, keine Lackschäden – alles sah aus wie neu. Bei einem Muster dieses Alters wirklich außergewöhnlich!

Prudent erzählte uns ausführlich, wie sie aus dem sehr müden Vogel einen wunderschönen Schwan gemacht haben. „Es dauerte mehrere Jahre, aber am Ende wurden wir belohnt. Wir können die älteste fliegende PBY-5A Catalina betreuen. Sie hat eine einmalige Historie und ist ein echter Veteran aus dem Zweiten Weltkrieg." Letzteres ist wirklich bemerkenswert, wenn man bedenkt, dass sie in vielen haarsträubenden Einsätzen geflogen und dabei

Als die „Karel Doorman" noch in Europa stationiert war, stand sie im eigens gebauten Hangar am Flughafen Lelystad.

Die beiden mächtigen Sternmotoren vom Typ Pratt & Whitney R-1830 ermöglichen Geschwindigkeiten bis zu 315 km/h.

6

Bei regelmäßigen „Splash and Go“-Rundflügen beförderte die PH-PBY Hunderte von Fluggästen, die mit der ältesten fliegenden Catalina der Welt die wirklich seltene Erfahrung einer Landung auf dem Wasser machen durften.

zur erfolgreichsten PBY geworden ist. Sie hat mehr gegnerische U-Boote versenkt als jedes andere alliierte Flugboot.

Doch zurück nach Lelystad. Langsam kommt Bewegung in den Hangar. Immer mehr Freiwillige und die ersten Fluggäste tauchen auf. Ich bespreche mit den Piloten die Einzelheiten des anstehenden Flugs. Mein Fotopilot ist Fluglehrer bei „Wings over Holland“ und ehemaliger F-16-Pilot. Nach den üblichen Vorgesprächen geht es langsam los. Die Catalina wird rausgezogen, zum Terminal des Flughafens manövriert. Die Passagiere steigen über die große Passagiertreppe über die seitliche Kanzel ein. Die Motoren werden gestartet. Wir sitzen bereits in unserer Fuji und starten ebenfalls den Motor. Noch einmal gehen wir die Abläufe durch. Wie lässt sich die Haube im Flug öffnen? Welche Winkel kann ich beim Fotografieren nutzen?

Wir starten kurz vor der PBY und müssen natürlich größeren Abstand halten als sonst, da Passagiere an Bord sind. Wir fliegen eine schnelle Platzrunde, um während ihres Starts parallel zur Catalina zu fliegen. Im Anschluss fliegen wir zusammen in Richtung Ijsselmeer. Der spannendste Part kommt, als das Fotoobjekt zu seinem ersten Splash and Go (ein Durchstartmanöver auf dem Wasser) ansetzt. Wir fliegen sehr tief schräg vor der Maschine und slippen leicht, damit der Winkel sich stärker verändert, da ein einfacher Schuss aus der Seite die Szene nicht wiedergibt. Mein Pilot macht es wunderbar. Alles passt und sitzt. Als sich die Catalina wieder von der Wasseroberfläche löst und wieder an Höhe gewinnt, gelingt das vorliegende Foto. Die Sonne steht perfekt, der Winkel passt, obwohl ich über die Schulter des Piloten fotografieren muss. Es ist einfach wunderbar, bei dieser Königin der See eine Audienz zu haben. Später im Jahr habe ich sogar nochmals die Chance, sie ein zweites Mal zu fotografieren.

KAMERADATEN

Kamera: Nikon D610
Objektiv: Nikon 2.8/70–200 mm
Blende: f/5
Verschlusszeit: 1/125 s
ISO: 100
Brennweite: 130 mm

Heute ist die Catalina leider nicht mehr in Europa. Zwei schlechte Sommer, bei denen technische Probleme einen Passagierbetrieb unmöglich machten, brachten den Verein ans Limit. Ein Verkauf nach Amerika an die Collings Foundation war unausweichlich und wurde 2019 getätigt. Ihre letzte große Reise über den Atlantik meisterte die Grande Dame ohne Probleme. Derzeit steht sie in Florida und wartet auf eine neue Zukunft in der Flotte der Collings Foundation. Wie diese nach dem Absturz der B-17 aussieht, ist ungewiss.

Text und Fotos: **Philipp Prinzing**

Feindberührung in Spanien

DIE DEUTSCHEN LUFTWAFFENPILOTEN MELDETEN SICH LANGE VOR DEM AUSBRUCH DES ZWEITEN WELTKRIEGS FREIWILLIG BEI DER LEGION CONDOR, UM KAMPFERFAHRUNG ZU SAMMELN. IM SPANISCHEN BÜRGERKRIEG WURDEN MENSCH UND MATERIAL EINEM ERSTEN HEISSEN TEST UNTERZOGEN.

Text: **Philipp Prinzing**
Zeichnung: **Lucio Perinotto**

Ohne Uniform, Rang oder sonstige Militärkennungen trafen viele Luftwaffenangehörige als Urlauber getarnt in Spanien ein. Ihr Auftrag ist einfach erklärt: Als Mitglieder der Legion Condor, einem verdeckten Luftwaffenverband im Spanischen Bürgerkrieg, sollten sie Kampferfahrung auf der Seite von General Franco gegen die Spanische Republik sammeln.

Neben der Erprobung neuer Taktiken dienten die Einsätze auch zum Test neuer Waffensysteme. Manche der Maschinen konnten sich anfangs noch nicht mit den wendigen I-16 Rata der Gegner messen. Erst als die modernen Jäger eintrafen, wendete sich das Blatt. Das nun genutzte Muster entwickelte sich später zum Rückgrat der Jagdwaffe. Es war die Messerschmitt Bf 109. Sie fand ihren Weg bereits 1936 nach Spanien. Die ersten Versionen – es handelte sich um die Prototypen V3 und V4 – konnten bereits schnell ihr Potenzial zeigen und beweisen, dass sie den meist italienischen und sowjetischen Mustern überlegen waren. In den folgenden drei Jahren wurden etliche Versionen (bis zur E) am Himmel über Spanien erprobt.

Einer, der sich ab 1938 seine Sporen in Spanien und einen ausgezeichneten Ruf als Taktiker und Jagdflieger erarbeitete, war der Kapitän der 3. Staffel der Jagdgruppe 88, Werner Mölders. Der 1913 in Gelsenkirchen geborene Mölders entschloss sich schon früh, dass er Soldat und Flieger werden wollte. Er meldete sich direkt nach dem Abitur beim Militär und wurde 1932 als einer von drei Offiziersanwärtern seines Jahrgangs eingestellt. In Spanien übernahm er am 25. Mai 1938 die Staffel von Adolf Galland. Zuerst flogen sie noch mit Heinkel He 51, bevor sie mit dem neusten Muster, der Bf 109, ausgestattet wurden. Von da an setzte Mölders die Arbeit Günther Lützows fort, erarbeitete neue Einsatztaktiken und vervollständigte so die Grundlagen für noch heute geltende Richtlinien der Jagdfliegerei. Die von ihm entwickelte Luftkampftaktik des Vierfingerschwarms (NATO-Bezeichnung Finger-Four-Formation) bot damals schon große Vorteile bei der Verteidigung und dem Angriff des Schwarms und wird noch heute so geflogen.

Mölders selbst erzielte in seiner Zeit in Spanien insgesamt 14 Abschüsse. Darunter waren auch einige Polikarpow I-16 Ratas. Damit wurde er zum erfolgreichsten deutschen Jagdflieger auf der Seite der Legion Condor und wurde mit dem Spanienkreuz in Gold mit Brillanten ausgezeichnet.

Nach seiner Rückkehr dokumentierte und übermittelte er die erlangten Erfahrungen für die anderen Jagdflieger. Während des Zweiten Weltkriegs flog er ab September 1939 beim Jagdgeschwader (JG) 53. 1940 wurde er Kommodore des JG 51. Mölders kam am 22. November 1941 ums Leben, als er an Bord einer Heinkel He 111 im Anflug auf Breslau-Schöngarten war. Bis heute ist er nicht unumstritten – daher beschloss der damalige Verteidigungsminister Peter Struck im Jahr 2005, den Namen Mölders nach mehr als 32 Jahren von Kasernentoren und Einheiten der Luftwaffe zu streichen.

Schwerer

DER PLAN DER US NAVY, NACH DER DAUNTLESS EINEN GRÖSSEREN UND SCHNELLEREN SCOUT/BOMBER EINZUFÜHREN, BRACHTE BREWSTER DEN AUFTRAG FÜR SEIN MODELL 340. DIE IM JUNI 1941 ERSTMALS GEFLOGENE SB2A BUCCANEER ERWIES SICH ALLERDINGS ALS UNTAUGLICH UND KAM NIE AN DIE FRONT.

Text: **Karl Schwarz**

Flop

Foto: Archiv Postma

Die Hoheitszeichen weisen darauf hin, dass dieses Gruppenbild zwischen Mai 1942 und Juli 1943 entstand.

Die SB2A-2 war die erste Ausführung für die US-Marine. Sie wurde ab Ende 1943 ausgeliefert.

Der Blick in die Fertigungshalle zeigt, in welchem Tempo in den USA die Maschinen produziert wurden.

Die robuste Bauweise machte sich bezahlt. Bei diesem Überschlag ist das Canopy nur wenig beschädigt.

Mit dem Aufklärer/Bomber SBN-1 und dem bulligen Jäger F2A Buffalo war die zunächst als Zulieferer tätige Brewster Aeronautical Corporation Mitte der 1930er-Jahre mit der US Navy ins Geschäft gekommen. Aufbauend darauf erhielt das in Long Island City beheimatete Unternehmen am 4. April 1939 ähnlich wie Curtiss einen Auftrag zur Entwicklung eines neuen Scout/Bomber (SB), der veraltete Muster wie Curtiss SBC und Douglas SBD Dauntless ablösen sollte.

Chefingenieur Dayton Brown schrieb seine Erfahrungen mit den oben genannten Mustern fort und präsentierte bereits im August 1939 das 1:1-Modell eines großen Mitteldeckers mit Bombenschacht und Drehturm im Heck für Abwehr-MGs. Als Motor für das zweisitzige Modell 340 wurde der Wright R-2600-8 Cyclone mit 1700 PS gewählt. Wenige Wochen später brach in Europa mit dem deutschen Angriff auf Polen der Zweite Weltkrieg aus, was Länder wie Frankreich, die Niederlande und Großbritannien zu hektischen Aufrüstungsbemühungen veranlasste. Davon profitierte auch Brewster, denn am 29. Mai 1940 platzierte Frankreich eine Kaufabsichts-

Fotos: Archiv Postma; Zeichnungen: Michele Marsan

Technische Daten

Brewster SB2A-4

Hersteller: Brewster
Typ: Bomber und Aufklärer
Antrieb: Curtiss-Wright R-2600-8
Leistung: 1303 kW (1750 PS)
Länge: 11,49 m
Höhe: 4,70 m
Spannweite: 14,32 m
Leermasse: 4440 kg
max. Startmasse: 5745 kg
Höchstgeschwindigkeit: 442 km/h
Steigrate: 11,12 m/s
Dienstgipfelhöhe: 7750 m
Reichweite: ca. 2695 km
Bewaffnung: zwei 12,7-mm-MGs im Rumpf, zwei 7,6-mm-MGs im Flügel, zwei schwenkbare MGs, 450 kg Bombenlast

erklärung für 192 Flugzeuge, während die Niederlande für ihre Kolonien in Asien am 6. Juni einen Vertrag für 162 Exemplare unterzeichneten. Nach der Kapitulation Frankreichs übernahmen die Briten dann den französischen Auftrag und erweiterten ihn sogar auf nicht weniger als 750 Maschinen. Die US Navy folgte schließlich im Dezember mit einem Auftrag für zunächst 203 SB2A (später mit dem Namen „Buccaneer" versehen).

Brewster versprach den Holländern die Lieferung ihrer Flugzeuge ab Januar 1941, doch in der Realität war da noch nicht einmal der Prototyp XSB2A-1 (BuAer No. 1632) fertig. Er wurde nach dem Bau in Long Island City in Einzelteilen zum Flugplatz Newark bei New York gebracht, wo er schließlich am 17. Juni 1941 zum Jungfernflug abhob. Parallel zur Entwicklung entstand in Johnsville, Pennsylvania, auf Regierungskosten ein neues Werk, das die Fertigung übernehmen sollte.

VERZICHT AUF MG-TURM

Vorerst zeigten sich bei der Erprobung jedoch erhebliche Schwierigkeiten. Unter anderem schattete der MG-Turm auf dem Rumpfrücken das Seitenleitwerk ab, was zu ungünstigen Flugeigenschaften führte. Schließlich wechselte man auf einfache schwenkbare MGs. So dauerte es bis April 1942, bis der Prototyp für weitere Versuche auf der Naval Air Station in Anacostia eintraf. Dort bewerteten die militärischen Testpiloten die Wirkung der Querruder bei hohen Geschwindigkeiten als gefährlich. Bei ausgefahrenen Bremsklappen gab es erhebliche Vibrationen, was man durch eingestanzte Löcher mindern musste. Weitere Schwierigkeiten ergaben sich durch die Navy-Forderungen nach zusätzlichen Einbauten.

Nur mit Löchern in den Bremsklappen waren Sturzangriffe möglich.

Fotos: Archiv Postma (3), US Navy History Command

Bei den Briten wurde das Brewster-Modell 340-14 als Bermuda bezeichnet. Auch die RAF flog keine Einsätze.

Die Version SB2A-3 erhielt für den Flugzeugträgereinsatz klappbare Tragflächen. Sie wurde 1944 geliefert.

Bomben für die Buccaneer. Im Einsatz flog sie aber nie.

Unter anderem mussten selbstdichtende Tanks verwendet werden. Insgesamt stieg so die Leermasse um eine Tonne auf 4440 kg. Die Höchstgeschwindigkeit sank von 503 km/h auf 442 km/h.

Trotz aller Probleme begannen im August 1942 die Lieferungen der von den Briten „Bermuda" genannten Maschinen an die Royal Air Force. Während einige der intern als Modell 340-14 bezeichneten Flugzeuge komplett per Schiff über den Atlantik gebracht wurden, kamen die meisten demontiert an und wurden von der British Reassembly Division von Lockheed zusammengebaut und eingeflogen. Da die enttäuschenden Leistungen bekannt waren und inzwischen kein dringender Bedarf mehr bestand, wurden sie überwiegend in Langford Lodge in Nordirland abgestellt. 108 der 468 Bermudas gingen derweil an die USAAF, wo sie die Bezeichnung A-34 erhielten. Hier wurden sie für diverse Unterstützungszwecke verwendet. Die für die Niederlande bestimmten Buccaneers blieben alle in den USA, wo sie ab Herbst 1942 bei diversen Navy-Verbänden benutzt wurden. Das US Marine Corps erhielt ebenfalls einige der als SB2A-4 bezeichneten Flugzeuge. Unter anderem dienten sie übergangsweise bei der ersten Nachtjägerstaffel VMF(N)-531, wo sie allerdings vor allem durch Unzuverlässigkeit und Probleme mit der Propellerverstellung auffielen.

DAS ENDE VON BREWSTER

Die ersten von Anfang an für die US Navy vorgesehenen SB2A-2 verließen dann gegen Ende 1943 das Brewster-Werk in Johnsville. Ab Anfang 1944 folgten auch die SB2A-3, die mit klappbaren Tragflächen, Fanghaken und verstärktem Rumpfheck für den Einsatz von Flugzeugträgern aus gedacht waren. Dazu kam es jedoch nie, denn die Träger-Landetests an Land hatten gezeigt, dass die Buccaneer gerade im Anflug sehr schwer zu handhaben war.

So kürzte die amerikanische Marine ihre Bestellung 1943 auf 140 Flugzeuge zusammen, die alle bis März 1944 ausgeliefert waren. Sie gingen jedoch keineswegs zu Einsatzstaffeln, sondern wurden als Zielschlepper verwendet oder direkt zu einem Abstellplatz geflogen. Obwohl letztlich 771 Buccaneers gebaut wurden, gilt der Scout/Bomber als einer der größten Flops des Zweiten Weltkriegs.

Für Brewster bedeuteten die Verzögerungen und die berüchtigt schlechte Bauausführung, dass das Unternehmen unter Navy-Aufsicht gestellt wurde. Kurz nach Fertigungsende der SB2A und der Streichung eines Lizenzauftrags für die Corsair wurde die Firma dichtgemacht und im April 1946 dann formal aufgelöst.

Die Überreste der Luftschiffhalle II nach der Sprengung am 6. März 1940. Im Vordergrund die Bugspitze des zuvor abgewrackten LZ 130 „Graf Zeppelin II“.

Das laute Finale

NACH DER TRAGÖDIE VON LZ 129 „HINDENBURG“ AM 6. MAI 1937 IN LAKEHURST STAND DIE DEUTSCHE LUFTSCHIFFFAHRT AM SCHEIDEWEG. FÜR DEN ZIVILEN WEITERBETRIEB VON LZ 130 FEHLTE HELIUM, FÜR EINE MILITÄRISCHE NUTZUNG EIN SCHLÜSSIGES KONZEPT. DENNOCH SCHIEN SEIN ERHALT NICHT AUSGESCHLOSSEN. DOCH DANN SPRACH REICHSMARSCHALL HERMANN GÖRING EIN MACHTWORT.

Text: **Jörg Mückler**; Fotos: **Archiv Mückler**

Der Luftschiffhafen der Deutschen Zeppelin-Reederei entstand auf dem Gelände des heutigen Rhein-Main-Flughafens, unmittelbar am Autobahnkreuz. Halle I befindet sich gerade im Bau.

Erst nach der Lieferung von Luftschiffen als Kriegsreparation an die Siegermächte hatte Deutschland ab 1928 mit der LZ 127 wieder ein eigenes Luftschiff. Die „Graf Zeppelin" unternahm 589 Fahrten, darunter aufsehenerregende Weltreisen, und legte 1,7 Millionen Kilometer zurück. Ihr Erscheinen trug viel dazu bei, den nach dem verlorenen Weltkrieg ramponierten Ruf des Deutschen Reiches wieder aufzupolieren. Betreiber war die 1909 gegründete Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (DELAG).

Nach 1933 geriet die bis dahin der Völkerverständigung dienende Luftschifffahrt – für die der Name Dr. Hugo Eckener steht – immer mehr in politische Unbilden. Rasch verstanden die neuen Machthaber das imposante Luftschiff als Propagandamittel zu nutzen. Die DELAG wurde am 22. März 1935 durch die Deutsche Zeppelin-Reederei GmbH (DZR) ersetzt, in die das Reichsluftfahrtministerium (RLM) mit 36 Prozent Anteilen einstieg. Der zentrale Knotenpunkt für den Liniendienst war Frankfurt am Main. Ungeachtet des stark defizitären Betriebs sollte von hier aus der internationale Linienverkehr mit dem Hakenkreuz am Rumpf forciert werden. Im Frühjahr 1936 stieß das nagelneue und – gemessen am Gasvolumen – fast doppelt so große Luftschiff LZ 129 „Hindenburg" zur Flotte. LZ 127 wurde dafür am 18. Juni 1937 außer Dienst gestellt und in Frankfurt als Museum eingerichtet. Mit LZ 130 „Graf Zeppelin II" trat schließlich am 14. September 1938 noch ein Schwesterschiff von LZ 129 den Dienst an.

An eine zivile Verwendung war nach Lakehurst aber nicht mehr zu denken, da ein Passagierbetrieb nur noch mit Helium gestattet war. Dies stand Deutschland jedoch nicht in ausreichender Menge zur Verfügung. Folglich musste LZ 130 weiter mit Wasserstoff fahren und für andere Zwecke Verwendung finden. Bei den folgenden Aufstiegen saß daher das RLM meistens mit an Bord, ging es doch vor allem um funktechnische Messfahrten, die auch Ländergrenzen berührten. Besonders ein Unternehmen machte von sich reden. Am 2. August 1939 legte LZ 130 unter Kapitän Albert Sammt zu einer Fahrt entlang der englischen Ostküste ab und wurde prompt von englischen Jägern „eingefangen". Sammt täuschte einen Motorschaden vor. Nach der Landung in Frankfurt am 4. August durfte der britische Militärattaché das Schiff besichtigen. Zuvor wurden rasch alle Messgeräte ausgebaut und eine Scheinbesatzung arrangiert.

SPRENGBEFEHL VON GANZ OBEN

Nach 22 Fahrten war endgültig Schluss, zumal sich am Himmel unübersehbar politische Gewitterwolken zusammenbrauten. Mit Kriegsausbruch am 1. September 1939 wurde LZ 130 befehlsgemäß entleert. Über seine weitere Verwendung bestand Ungewissheit bis hinein ins RLM. An eine operative militärische Verwendung war nicht zu denken, wohl aber kursierten Überlegungen, das Luftschiff zum Transport von Edelmetallen aus der Sowjetunion einzusetzen. Als Ausgangsbasis war an Breslau gedacht, und entsprechende Berechnungen fanden bei Ministerialdirektor Willy Fisch, Chef des Allgemeinen Luftamtes (LB) im RLM, zunächst ein durchaus offenes Ohr. Alle Überlegungen platzten jedoch, nachdem die Sowjetunion die Ausfuhr von Edelmetallen nicht genehmigte.

Im November 1939 ließ Reichsmarschall Hermann Göring als Vertreter des RLM im Aufsichtsrat der DZR bereits durchblicken, dass er das in Frankfurt vor sich hin schlummernde Materialreservoir gern für andere Zwecke nutzen wollte. Ein entsprechender Befehl, maßgeblich von Görings Staatssekretär Erhard Milch auf den Weg gebracht, ließ nicht lange auf sich warten, versickerte aber erst einmal auf dem Instanzenweg. Die Atempause nutzte der Luftschiffbau Zeppelin als Mehrheitseigner der DZR, um auf verschiedenen Wegen wenigstens LZ 130 zu erhalten. Als aussichtsreiche Option galt eine Überführung nach Friedrichshafen, da die dortigen Hallen nicht

Deutsche Luftschiffe nach dem Ersten Weltkrieg

Bezeichnung/Name	Erstfahrt	Gasvolumen (m³)	Länge (m)	Fahrten	außer Dienst
LZ 114 [1)]	09.02.1920	68 490	226,50		23.12.1923
LZ 120 „Bodensee" [2)]	20.08.1919	22 500	130,80	über 100	
LZ 121 „Nordstern" [3)]	08.06.1921	22 500	130,80		August 1926
LZ 126 [4)]	27.08.1924	78 182	200,70		30.06.1932
LZ 127 „Graf Zeppelin"	18.09.1928	105 000	236,60	590	18.06.1937
LZ 128 [5)]					
LZ 129 „Hindenburg"	04.03.1936	200 000	245,00	63	06.05.1937 [6)]
LZ 130 „Graf Zeppelin II"	14.09.1938	200 000	245,00	22	27.08.1939
LZ 131 [7)]					

[1)] für die Marine als LZ 72 vorgesehen, als Reparation an Frankreich, als „Dixmude" vor Sizilien verunglückt; [2)] als Reparation an Italien, nur eine Fahrt als „Esperia"; [3)] als Reparation an Frankreich als „Méditerranée"; [4)] als Reparation an die USA, bei US Navy als ZR-3 „USS Los Angeles" registriert; [5)] baugleich wie LZ 127, zugunsten von LZ 129 eingestellt; [6)] in Lakehurst verunglückt; [7)] am 16.12.1936 bestellt, jedoch annulliert

Mit LZ 127 „Graf Zeppelin" begann 1928 die große Zeit der Passagierluftfahrt. Das Foto entstand in Staaken.

Mit LZ 130 bekam LZ 127 im Jahr 1938 einen größeren und rentableren Nachfolger.

Als Museumsschiffe zogen LZ 127 und LZ 130 große Besuchermassen an. 1938 waren es 400 000.

Angesichts der drohenden Verschrottung hängte die DZR-Geschäftsführung beide Luftschiffe höher, um darunter Flugzeuge abstellen zu können.

auf Görings Abrissliste standen. Hoffnung keimte schließlich auf, als Dr. Fritz Todt, Generalinspekteur für das Straßenwesen und Fliegerbeobachter im Ersten Weltkrieg, den direkten Draht zu Generalleutnant Ernst Udet herstellte. Udet, Chef des Technischen Amtes (LC) im RLM, ließ mitteilen, dass er einem Abbruch der Frankfurter Hallen nichts abgewinnen könne. Damit hatte sich Udet weit vorgewagt, denn seine Auffassung war mit der seines Vorgesetzten Göring nicht kompatibel.

In gutem Glauben an Udets Zusage ging die DZR-Geschäftsführung ans Werk und hängte beide Luftschiffe höher, um darunter Platz für die Luftwaffe zu gewinnen. In Halle I (LZ 130) standen fortan 13 000 m², in Halle II (LZ 127) 15 000 m² für das Abstellen von Flugzeugen zur Verfügung, die auch restlos genutzt wurden. Doch der Friede zwischen RLM und DZR hielt nur wenige Wochen. Dann braute sich Ende Februar 1940 neues Unheil zusammen. Zuerst wurden die Motoren beschlagnahmt. Am 29. Februar traf der mündliche, am 1. März der schriftliche Befehl zum Abwracken beider Hallen und beider Luftschiffe ein. Um der Sache Nachdruck zu verleihen, begab sich Göring mit großem Gefolge am 1. März selbst vor Ort. In Görings Schlepptau befanden sich neben Milch und Udet, der sich an seine wohlwollende Haltung nicht mehr erinnern wollte oder durfte, die Generäle Hugo Sperrle und Bruno Loerzer.

Noch ein Blick auf die zerstörte Halle II. Der Metallschrott kam der Rüstungsindustrie zugute.

Wie sich der überraschende Besuch abspielte, hat DZR-Luftschiffkommandant Max Pruss aufgezeichnet: „Herr Issel (Walter Issel, Geschäftsführer der DZR, d. Verf.) und ich hatten Gelegenheit, uns im Schiff eine Stunde lang mit Göring und Milch zu unterhalten. Nun, es war durchaus keine sachliche Unterhaltung, sondern mehr oder weniger eine Streiterei, da der hohe Herr von vornherein gegen uns und unsere Sache eingestellt war. Ich möchte hier nicht näher auf die ‚Unterredung' eingehen. Seine Einstellung zum Luftschiff ersieht man am besten aus seinen Worten. So sagte er einmal: ‚Wenn ich auch bisher mit der ganzen Sache sympathisiert habe, so sehe ich doch jetzt nach der Besichtigung, dass das Ding nichts ist.' Später berührte er eine Tragfläche einer Me 109 und sagte: ‚Det Ding is mir lieber.' Zum Schluss rief er die Generale Sperrle und Udet zu sich und sagte ihnen, dass die Anlagen wegmüssten. Damit war also das Todesurteil über unsere Schiffe gesprochen."

Am 6. Mai 1940, auf den Tag genau drei Jahre nach dem Unglück von Lakehurst, schuf eine Pioniereinheit der Wehrmacht Fakten und legte die Hallen in Schutt und Asche. Die beiden Luftschiffe hatte die DZR zuvor abgewrackt. Der wertvolle Metallschrott wanderte in die Schmelzöfen der Rüstungsindustrie.

DZR – REEDEREI OHNE LUFTSCHIFFE

Erstaunlicherweise blieb die DZR von der Abwicklung verschont, obwohl es nicht einmal gelang, die an der Halle I neu errichteten Gefolgschaftsräume und Werkstätten zu erhalten. Wie es weiterging, schildert wieder Max Pruss: „Als Ersatz für die Werkstätten wurden in der Nähe der Zeppelinsiedlung Barackenwerkstätten errichtet, in welchen in erster Linie Motoren-Reparaturen für den Heimatkraftfahrpark durchgeführt wurden. Auch auf anderen Gebieten konnte das Personal der DZR beschäftigt werden. Im Auftrag des OKH (Oberkommando des Heeres) wurden aus unseren Gaszellen Propaganda-Ballone hergestellt, ferner wurden Aufträge auf Sperrdrachen ausgeführt und dann fortlaufend Sperrballon-Reparaturen. Durch Neueinstellungen von Arbeitskräften wuchs das Personal der DZR ständig, bis der Kriegsschluss auch hier einen Riegel vorsetzte. Nach dem Einmarsch der Amerikaner wurde das Zeppelinheim beschlagnahmt und auch die Werkstätten wurden zunächst von der Besatzungsmacht zu Quartierzwecken benutzt. Der größte Teil des Personals – in erster Linie die Alten – wurde von der DZR gekündigt.

Am 1. März 1940 traf Reichsmarschall Hermann Göring mit großem Gefolge auf dem Frankfurter Luftschiffhafen ein und verkündete dessen unwiderrufliches Ende (oben links). Das wochenlange Hoffen der DZR-Geschäftsführung auf eine andere Entscheidung war vergeblich. Halle II (links) und Halle I wurden am 6. Mai von einem Pionierkommando der Wehrmacht gesprengt. Die Luftschiffe LZ 127 und LZ 130 waren zuvor von der technischen Abteilung der DZR abgewrackt worden.

Max Pruss

Seinen Aufzeichnungen verdanken wir einen Einblick in das selbstherrliche Auftreten Görings, als dieser der DZR in Frankfurt das Ende der Luftschifffahrt verkündete. Geboren wurde Pruss am 29. 09. 1891 in dem ostpreußischen Dorf Sgonn. Im Ersten Weltkrieg fuhr er als Höhensteuermann auf verschiedenen Marineluftschiffen. 1924 gehörte er zur Besatzung des als Reparation in die USA überführten LZ 126 (ZR-3) und bildete vor Ort auch die neue Crew aus. Von 1928 bis 1936 war Pruss Angehöriger des Fahrpersonals von LZ 127. Anschließend übernahm er das Kommando von LZ 129 „Hindenburg" und überlebte das Unglück von Lakehurst mit schweren Verbrennungen. Im Zweiten Weltkrieg trat Pruss der Luftwaffe bei, wurde am 1. Oktober 1942 zum Major der Reserve befördert (Foto) und diente bei verschiedenen Bodenorganisationen. Max Pruss starb am 28. November 1960 in Frankfurt a. M.

Planwagen

Die „Flying Tigers“ kauften überzählige Flugzeuge 1945 für kleines Geld.

der Lüfte

Text: **Karl Schwarz**

GANZ AUS EDELSTAHL GEBAUT, WIES DIE RB-1 CONESTOGA BEREITS 1943 TYPISCHE MERKMALE KÜNFTIGER MILITÄRTRANSPORTER WIE HECKKLAPPE UND RECHTECKIGER FRACHTRAUM AUF. WEGEN MÄSSIGER LEISTUNGEN WURDEN IN PHILADELPHIA ABER NUR 17 FLUGZEUGE PRODUZIERT.

Edward G. Budd war mit seiner 1912 gegründeten Manufacturing Company ein bekannter Schienenfahrzeugfabrikant und Automobilteilelieferant, der sich auf die Verarbeitung von rostfreiem Stahl spezialisiert hatte. Im Laufe der Zeit fertigte Budd auch Teile für die Luftfahrtindustrie. Durch die entsprechenden Kontakte ergaben sich Forschungsprojekte, wie sich ein spezielles Punktschweißverfahren (shot welding) auch im Flugzeugbau anwenden ließe. Für das neue Betätigungsfeld wurde 1939 Dr. Michael Watter von Martin als Chief Aircraft Engineer angeworben.

Foto: Archiv Jarrett

Technische Daten

Budd RB-1 Conestoga

Hersteller: Edward G. Budd Manufacturing Company, Philadelphia, USA
Besatzung: 2 bis 3 (Piloten und Navigator)
Soldaten: 24 Fallschirmspringer oder 24 Krankentragen und Personal
Antrieb: 2 Pratt & Whitney R-1830-92 Twin Wasp
Startleistung: 2 x 1200 PS (895 kW)
Dauerleistung: 2 x 1000 PS (745 kW)
Länge: 20,73 m
Höhe: 9,68 m
Spannweite: 30,48 m
Flügelfläche: 130 m^2
Leermasse: 9150 kg
Kraftstoffkapazität: 3760 l
Frachtzuladung: 4320 kg
max. Startmasse: 15 355 kg
max. Fluggeschwindigkeit: 317 km/h
Marschgeschwindigkeit in 4400 m Höhe: 265 km/h
Gipfelhöhe: 7680 m
Steigzeit auf 4000 m: ca. 25 min
minimale Startrollstrecke: 290 m
normale Reichweite: 965–1120 km
max. Reichweite: 2590 km

Zeichnungen: Karl Schwarz

Fotos: Budd, Archiv Jarrett, US Navy

Die Form der RB-1 war damals neu, ist heute aber Standard.

Blick in den Frachtraum mit den fünf verstärkten Spanten zur Aufnahme der Flügellasten.

Die Beladung mit Fahrzeugen war kein Problem. Der Frachtraum bot ein ausreichend großes Volumen.

Als die Defense Supplies Corporation 1942 nach dem Kriegseintritt der Vereinigten Staaten einen Ersatz für die Douglas C-47 suchte, der nicht aus dem nur begrenzt verfügbaren Aluminium bestehen durfte, beteiligte sich Budd an der Ausschreibung. Diese sah ein Flugzeug vor, das ein größeres Ladevolumen (Frachtraum: 2,44 x 2,44 x 7,62 Meter) bieten sollte, allerdings bei Verwendung des gleichen Twin-Wasp-Sternmotors von Pratt & Whitney. Die Abwicklung des Programms wurde der US Navy übertragen.

Budds Vorschlag erhielt im Mai 1942 den Zuschlag. Die RB-1 genannte Maschine, für die Dr. Watter im Juli 1942 einen Patentantrag einreichte, wies für die damalige Zeit neben der fast ausschließlichen Verwendung von rostfreiem Stahl als Baumaterial einige weitere Neuerungen auf. So gab es neben den seitlichen Türen eine große Heckklappe mit einer Rampe, über die Fahrzeuge direkt in den Frachtraum fahren konnten. Alternativ konnte die Rampe auf die Höhe der Ladefläche eines Lastwagens herabgelassen werden, was die Beladung ebenfalls erleichterte. Die Crew mit zwei Piloten und Navigator saß erhöht in einem Cockpit mit sehr guter Rundumsicht.

IN 18 MONATEN FERTIG

Strukturell war die RB-1 wie andere Flugzeuge auch mit Spanten und Versteifungen aufgebaut. Diese wurden allerdings nicht durch Niete, sondern im Punktschweißverfahren zusammengefügt. Die Beplankung mit Dicken zwischen 0,51 und 2,54 Millimetern übernahm einen Teil der Lasten. Eine Besonderheit war der Flügelanschluss: Die Tragfläche ging nicht wie heute üblich durch, sondern der Innenteil wurde an fünf besonders stabilen Rumpfspanten befestigt. Dies ermöglichte einen durchgehend gleichen Querschnitt des Frachtraums.

Nach der offiziellen Auftragserteilung im August 1942 arbeiteten die Ingenieure bei Budd mit größter Anstrengung an der Detailkonstruktion der RB-1, wobei viele von ihnen noch nie ein Flugzeug entworfen hatten. Auch die Fertigungsvorrichtungen und selbst ein Werk an einem neuen Flugplatz bei Philadelphia mussten praktisch aus dem Nichts aufgebaut werden. Unter diesen Voraussetzungen ist es erstaunlich, dass die statischen Versuche mit einer Testzelle bereits Mitte August 1943 beginnen konnten. Trotz eines Problems mit der Versuchsanlage wurden diese am 27. Oktober 1943 abgeschlossen.

Unterdessen war die zweite, für die Flugversuche vorgesehene RB-1 ebenfalls fertiggestellt worden. An einem Sonntag, dem 31. Oktober, begann der vom Militär abgestellte

Fotos: US Navy

Der erste Prototyp flog noch in den blauen Tarnfarben der US Navy.

Die BuNo 39293 verunglückte am 12. April 1944. Testpilot Lt. Col. Canavan überlebte.

Testpilot Benny Howard zusammen mit Guy Miller von Budd mit den Rollversuchen. Auch Dr. Watter war dabei an Bord. Nach kurzer Zeit entschied sich Howard, den Erstflug sofort durchzuführen, und hob für eine kleine Runde um den Flugplatz ab.

UNFÄLLE BEI DEN TESTS

In den folgenden Wochen wurde die Flugerprobung in Philadelphia vorangetrieben. Dabei zeigten sich bald Risse in der Rumpfbeplankung im Bereich der Propeller, hervorgerufen durch Vibrationen der Spanten. Verstärkungen und eine dickere Beplankung behoben das Problem. Insgesamt entstanden drei Prototypen. Sie wurden ab März 1944 für weitere Tests zum Navy-Testzentrum in Patuxent River überführt. Dort zeigten sich weitere Schwierigkeiten, wie die Unzuverlässigkeit des Fahrwerks. So machte die Nummer 2 im April eine Bauchlandung, deren Schäden aber schnell repariert werden konnten. Gravierender war ein Absturz am 12. April 1944, bei dem die Nummer 2 zerstört wurde. Es stellte sich heraus, dass die Crew beim Versuch, möglichst kurze Startstrecken zu erzielen, die Landeklappen statt der erlaubten 35 Grad auf 45 Grad ausgefahren und dann mangels Erfahrung die RB-1 überzogen hatte. Die Maschine krachte in ein Waldstück, ein Besatzungsmitglied kam ums Leben.

Solche Zwischenfälle brachten der Conestoga (traditionelle Bezeichnung für einen schweren Pferdewagen) einen schlechten Ruf ein, zumal auch die Flugleistungen nicht recht überzeugten. Letzteres kam nicht von ungefähr, denn bei gleicher verfügbarer Motorleistung war die Leermasse um etwa 1000 Kilogramm höher als bei der C-47 und die maximale Abflugmasse betrug 15 370 statt 14 060 Kilogramm. So blieb unter anderem die Reichweite deutlich unter den Erwartungen. Da zudem die befürchtete Knappheit von Aluminium nicht eingetreten war und Transporter wie die C-47, die C-46 und die C-54 in großen Stückzahlen aus den Montagehallen rollten, gab es keinen Grund mehr für die angepeilte Serienproduktion der Conestoga. Die US Army Air Forces strichen im Juni 1944 ihre geplante Bestellung von 600 als C-93 bezeichneten Maschinen, und auch die US Navy wollte nur noch 25 statt 200 RB-1 abnehmen.

Letztlich wurden bei Budd nur 17 Flugzeuge fertiggestellt. Sie gingen auch nie in den Truppendienst, sondern wurden direkt nach Augusta in Georgia zur Einlagerung geflogen. Immerhin hatte die Conestoga am 15. Juli 1944 noch ihre zivile Zulassung durch das CAA erhalten, sodass die War Assets Administration die überzähligen Transporter an zivile Firmen verkaufen konnte.

Im Juli 1945 schlug die von ehemaligen Piloten der „Flying Tigers“ gegründete National Skyway Freight Corporation (NSFC) zu und erwarb ein Dutzend der Conestogas zu einem äußerst günstigen Stückpreis von 28 642 Dollar (etwa ein Drittel des Preises einer C-47/DC-3). Vier der RB-1 verkaufte die Firma gleich wieder an Shell Oil in Ecuador weiter – zu einem deutlich höheren Preis, sodass man den Rest praktisch zum Nulltarif betreiben konnte.

Im Dienst bei der NSFC kam es zu weiteren Unfällen mit der RB-1, die angesichts sich verändernder Anforderungen aber ohnehin bald wieder ausgemustert wurde. Eine der Schulterdecker ging dann zeitweise an die Tucker Motor Company für eine Verkaufstour ihres „Tucker 48“, andere landeten bei Expresso Aero in Havanna oder bei Aerovisa Azteca in Mexiko. Ein Exemplar ist heute als Rumpffragment im Pima Air and Space Museum in Tucson, Arizona, zu sehen.

Luftkampf nach dem Krieg

NACH DEM ZWEITEN ABWURF EINER ATOMBOMBE AUF JAPAN VERLAS DER TENNO AM 15. AUGUST 1945 DEN KAISERLICHEN ERLASS ÜBER DAS KRIEGSENDE. DAMIT SOLLTEN DIE KAMPFHANDLUNGEN OFFIZIELL EINGESTELLT WERDEN. DOCH ZWEI TAGE SPÄTER KAM ES ÜBER TOKIO ZUM LETZTEN LUFTKAMPF DES KRIEGES.

Text: **Kristoffer Daus**

Fotos: KL-Dokumentation (2), USAF Archiv

Die Consolidated B-32 Dominator „Hobo Queen II" war in den vermutlich letzten Luftkampf des Zweiten Weltkriegs verwickelt.

Sakai wählte für den letzten Einsatz aus Gewohnheit die A6M Zero.

Als am 17. August 1945 gegen 11:30 Uhr auf einem Flugplatz nahe Tokio plötzlich der Luftalarm losging, waren die japanischen Piloten, die nicht mehr mit Kampfhandlungen gerechnet hatten, völlig überrascht. Fliegerass Saburo Sakai und seine Kameraden hörten, dass feindliche Bomber in den Luftraum über Japan eingedrungen waren. Sakai fragte seinen Vorgesetzten, wie zu reagieren sei, und bekam den Befehl, dass alle Piloten unverzüglich starten sollten, um den Feind abzufangen. Der Krieg war zwar bereits beendet, aber dennoch verletzten die US-Flugzeuge japanischen Luftraum. Zudem hatten die Japaner Angst, dass die Amerikaner die Waffenruhe nutzen würden, um Tokio erneut zu bombardieren. Auf dem Flugfeld standen einige startbereite A6M Zeros und N1K Shiden Kais, einer der modernsten Jäger der japanischen Marineluftwaffe. Sakai wählte instinktiv eine Zero und startete mit seinen Kameraden in Richtung des Feindes. Nachdem er seinen Gegner auf ca. 6000 Metern Höhe gesichtet hatte, identifizierte Sakai die Maschinen als B-29 Superfortress Bomber. Ein Fehler, denn die Maschinen waren in Wahrheit zwei Bomber vom Typ Consolidated B-32 Dominator, beladen mit Kameras, die sich auf einer reinen Aufklärungsmission befanden. In der Annahme, die B-32 wollten Japan bombardieren, griffen die japanischen Piloten an. Der Flügelmann von Sakai feuerte als Erstes auf den völlig verdutzten Gegner. Weißer Qualm kam aus einer der Tragflächen der B-32 mit dem Namen „Hobo Queen II". Diese erwiderte das Feuer sofort aus allen Abwehrgeschützen.

PROPELLER WERDEN DEMONTIERT

Der US-Pilot ging umgehend in den Sinkflug über und die Japaner hatten Mühe, an der „Hobo Queen II" dranzubleiben. Sakai beschleunigte seine Zero und stürzte dem Gegner hinterher. Kurz bevor er in Schussposition war, drängelte sich eine weitere Zero dazwischen und schoss auf den flüchtenden Bomber. Dann war der Weg endlich frei und Sakai feuerte aus allen Rohren. Er sah, wie einige 20-mm-Geschosse die rechte Tragfläche durchschlugen. Die japanischen Maschinen drehten eine nach der anderen ab, da sie keine Munition mehr hatten. Als Letzter kam abermals Sakais Flügelmann zum Schuss. Sakai selbst hatte ernste Probleme, dem immer schneller werdenden Feind zu folgen. Und als der Bomber knapp über der Wasseroberfläche abfing, wollte Sakai eigentlich warten, bis er den Abschuss bestätigen konnte. Doch die Gefahr, von herbeieilenden US-Jagdflugzeugen überrascht zu werden, war ihm zu groß, somit drehte er wieder Richtung Flugplatz ab.

Auch die beiden US-Flugzeuge erreichten ihre Basis. Die „Hobo Queen II" war stark beschädigt. Was aber schwerer wog, war der Tod von Sergeant Anthony Marchione, der als Fotograf an Bord des Flugzeuges gewesen war. Er war der letzte Amerikaner, der im Zweiten Weltkrieg in einem Luftkampf fiel. Sakai und seine Kameraden wurden von der Besatzungsregierung unter Douglas MacArthur für den Angriff nicht behelligt, da dieser wohl gerechtfertigt gewesen war. Dennoch erging ein direkter Befehl, dass umgehend alle Propeller der einsatzfähigen Flugzeuge zu entfernen seien, um einen weiteren Zwischenfall zu verhindern.

Die N1K Shiden Kai war zum Ende des Krieges eins der modernsten Muster, das die Japaner zu bieten hatten.

Science Museum London

Die Jäger Spitfire (rechts) und Hurricane dürfen in einem britischen Museum natürlich nicht fehlen.

DAS EHRWÜRDIGE SCIENCE MUSEUM IN LONDON WURDE 1857 ERÖFFNET UND BIETET AUCH FÜR LUFTFAHRTFANS EINE GANZ BESONDERE ZEITREISE.

Text und Fotos: **Stefan Schmoll**

Ältere Jahrgänge erinnern sich vielleicht noch an die Präsentation in der früheren Luftfahrthalle des Deutschen Museums in München, bevor 1984 der Erweiterungsbau eröffnet wurde. Daran denkt sicher der ein oder andere Besucher aus Deutschland, wenn er die 1963 eröffnete Luftfahrthalle in der dritten Etage des Londoner Science Museums betritt. Während mittlerweile auch in so mancher Luftfahrtsammlung mehr und mehr „virtuelle Realität" Einzug gehalten hat und Luftfahrzeuge nur noch zum schmückenden Beiwerk innerhalb von durchgestylten Präsentationen werden, wird man hier in South Kensington nicht abgelenkt. Hier kann man sich als Besucher auf das Wesentliche konzentrieren, nämlich eine kleine, aber sehr feine Sammlung von historisch wichtigen Luftfahrzeugen.

Zu den zahlreichen Highlights zählt zweifelsohne das Roe I Triplane aus dem Jahr 1909. Alliott Verdon Roe baute 1908 zwar vorher schon einen flugfähigen Doppeldecker. Dieser

Die Gondel des Airship No. 17 hängt wie viele Exponate unter der Decke des Museums.

Selbstverständlich werden auch die britischen Flugmotoren präsentiert.

Die Handley Page H.P. 39 „Gugnunc“ hängt im Eingangsbereich.

Die Hawker P.1127 aus dem Jahr 1960 war ein Vorläufer des Harrier.

flog allerdings mit einem französischen Motor, und so ist der ausgestellte Dreidecker tatsächlich das erste komplett britische Flugzeug der Luftfahrtgeschichte. Daneben ist mit dem Cody-Militärdoppeldecker auch das erste britische Militärflugzeug zu bestaunen. Man fühlt sich angesichts dieser originalen Edwardians zweifellos an „Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten“ erinnert. Natürlich darf auch das erste Großserienflugzeug der Luftfahrtgeschichte – die Blériot XI – nicht fehlen. Hier ist allerdings eine in Großbritannien gebaute und mit einem britischen JAP-8-Zylinder-Motor ausgestattete Variante zu sehen.

BRITISCHE MEILENSTEINE

Der technische Quantensprung der kommenden Jahre wird eindrucksvoll dargestellt. Während der Fokker-Eindecker aus dem Jahr 1915 – übrigens das weltweit einzige erhaltene Original – noch über Flügelverwindung anstatt Querruder gesteuert wurde, verfügte der Typ bereits über ein synchronisiertes Maschinengewehr. Nur ein Jahr später kam die S.E.5a auf den Markt, mit einem doppelt so starken Motor, der das Jagdflugzeug beinahe hundert Kilometer pro Stunde schneller machte und fast 2000 Meter höher steigen ließ.

Auch einige herausragende Rekordflugzeuge sind in South Kensington zu bestaunen. Am imposantesten ist die zweimotorige Vickers Vimy, mit der John Alcock und Arthur W. Brown im Juni 1919 von Neufundland über den Nordatlantik bis Irland geflogen sind. Der mächtige Doppeldecker ist das größte noch erhaltene Luftfahrzeug aus der Zeit des Ersten Weltkrieges. Unscheinbarer wirkt ein weiteres wichtiges Rekordflugzeug. Mit der de Havilland DH.60 Gipsy Moth (G-AAAH „Jason“) flog die britische Pilotin Amy Johnson im Mai 1930 alleine von London nach Australien.

Weniger um Strecke als um Geschwindigkeit ging es bei der Entwicklung des Schwimmerflugzeuges Supermarine S.6B aus dem Jahr 1931. R. J. Mitchell entwickelte den Typ für das Schneider-Trophy-Rennen. Im September desselben Jahres stellte man mit der S1595 mit 655,8 km/h übrigens einen neuen absoluten Geschwindigkeitsrekord auf.

Selbstverständlich ist auch Mitchells berühmtester Entwurf zu sehen. Neben der frühen Supermarine Spitfire Mk IA ist auch ihr Partner während der Luftschlacht um England, die älteste erhaltene Hawker Hurrikane, zu sehen. Weniger als drei Monate lagen die Erstflüge dieser beiden legendären Flugzeugen auseinander. In Großbritannien stieg mit der Gloster E.28/39 im Mai 1941 das erstes britische Jetflugzeug in den Himmel, und im August folgte in Deutschland die Messerschmitt Me 163 mit Raketenantrieb.

Vor drei Jahrzehnten wurden die letzten größeren Änderungen in der Flight Gallery vorgenommen. Damals kamen ein frühes Exemplar des erfolgreichen Hawker Siddeley HS.125 Business-Jet sowie der erste Prototyp der Hawker P.1127 – der Erprobungsträger

Museumsinfo

Adresse: Science Museum London, Exhibition Road, South Kensington, London SW7 2DD

Website: www.sciencemuseum.org.uk

Öffnungszeiten:
täglich 10 bis 18 Uhr geöffnet

Eintritt: Der Eintritt ist frei

Ausstellungshighlights: Avro Triplane, Cierva C.30, Cody-Militärflugzeug, de Havilland DH.60 Moth, Fokker E III, Gloster E.28/39, Hawker Hurricane I , Hawker P.1127, Messerschmitt Me 163 Komet, Supermarine S6B, Supermarine Spitfire Mk IA, Vickers Vimy

des später als Harrier weltberühmt gewordenen Senkrechtstarters – in die Galerie.

Neben all diesen fliegenden Schätzen liegt der weitere Fokus in einer umfangreichen Motorensammlung. Auch hier hat die Präsentation einen ganz besonderen Charme: Dutzende Flugmotoren sind in einem riesigen blauen Gestell verschraubt, sodass man sie perfekt von allen Seiten betrachten kann.

MOTOREN UND PROTOTYPEN

In einer benachbarten Galerie des Museums wird man abrupt in die Moderne katapultiert: In der Fly-Zone stehen mehrere Flugsimulatoren, mit denen man gegen einen Obolus u. a. mit den Red Arrows fliegen kann. Zusätzlich zu den Luftfahrzeugen in der altehrwürdigen Galerie befinden sich einige weitere verteilt im Museum, darunter das Experimentalflugzeug Handley Page „Gugnunc“ aus dem Jahr 1929.

In South Kensington kann aus Platzgründen nur ein kleiner Teil der riesigen Sammlung des Museums gezeigt werden. Der größere Teil ist auf dem ehemaligen Flugplatz Wroughton bei Swindon, rund 120 Kilometer westlich von London, eingelagert. Derzeit wird hier ein gigantischer moderner Hallenkomplex errichtet, der künftig auch regelmäßig für Besucher geöffnet sein wird. Dann warten Raritäten wie eine von nur vier erhaltenen Boeing 247 oder das älteste erhaltene britische Verkehrsflugzeug – die de Havilland DH.84 Dragon G-ACIT aus dem Jahr 1933 – auf interessierte Besucher.

Die Gloster E.28/39 wird ohne ihr Strahltriebwerk ausgestellt.

Die S.E.5a war das letzte Royal-Flying-Corps-Jagdflugzeug im Ersten Weltkrieg.

Mit dieser Vickers Vimy flogen Sir John William Alcock und Sir Arthur Whitten Brown Juni 1919 über den Atlantik.

Klassiker der Luftfahrt Markt

Das Magazin für Luftfahrtgeschichte

Angebote, Gesuche, Modelle, Ersatzteile, Zubehör etc.

Nächste Ausgabe Klassiker 07/2020

Anzeigenschluss:
29.07.2020
Erstverkauf:
24.08.2020

Schalten Sie Ihre Kleinanzeige im Klassiker-Markt!

Ihre Ansprechpartnerin im Anzeigenservice:
Julia Ruprecht Telefon: +49 711 182-1548

Ihr Ansprechpartner im Anzeigenverkauf:
Guido Zähler Telefon: +49 711 182-2815

Sonderverkaufsstellen

Klassiker der Luftfahrt
Das Magazin für Luftfahrtgeschichte

Bei diesen Sonderverkaufsstellen erhalten Sie die jeweils aktuelle Ausgabe

Dornier Museum
Claude-Dornier-Platz 1
88046 Friedrichshafen

Möchten Sie mit Ihrer Sonderverkaufsstelle hier aufgeführt sein?
Dann fordern Sie unsere Fachhandelskonditionen an bei:
dpv Service GmbH, Kundenservice Fachhandel
Tel.: +49 40 37845-3600, Fax +49 40 37845-93600, E-Mail: fachhandel@dpv.de

Der in Bindbach bei Bayreuth entdecke Nachtjäger He 219 Uhu gehörte zum Modernsten, was die Deutschen gegen die Alliierten aufzubieten hatten.

Dieses Mistelgespann konnte ebenfalls erbeutet werden. Ob es nochmals geflogen ist, ist nicht bekannt. Misteln gehörten zum letzten Aufgebot der Luftwaffe.

Am Waldrand steht eine Junkers Ju 87. Der Stuka flog seit Beginn des Krieges bei der Luftwaffe. Dieser wurde vor dem Einmarsch der Alliierten unbrauchbar gemacht.

Welche Lektüre der US-Mechaniker hier auf dem Seitenruder einer He 111 liest, ist nicht klar.

Gefallene Adler

Als das Kriegsende gekommen war, blieben die einst stolzen Flugzeuge der Luftwaffe am Boden. Überall in Deutschland fanden sich Wracks, teilweise sogar noch einsatzfähige und vorherige Geheimprojekte auf den Flugplätzen, in Wäldern und Bergwerken; Eindrücke, die fotografisch von verschiedenen Einheiten der Siegerparteien vielerorts festgehalten wurden. Bis heute üben diese Bilder eine besondere Anziehung aus. Für die G. I.s waren die aufgefundenen gefallenen Adler oftmals die ultimative Siegesprämie, und so fanden sie als Kriegsbeute manchmal den Weg in die USA und später in Museen.

Text: **Philipp Prinzing** Fotos: **US Air Force Archive**

Haufenweise fanden sich am Rand des Flugplatzes Sömmerda-Dermsdorf in Kölleda zurückgelassene Motoren. Die Größe des Soldaten der 1st US Army gibt einen guten Eindruck davon, wie hoch die Motoren gestapelt wurden.

Bei Salzwedel wird diese Bestmann von Private First Class George D. Schultz, Pfc. Charles Roberts und Pfc. Regis Strahler genau unter die Lupe genommen.

Die Radarantennen an der Nachtjäger-Variante der Junkers Ju 88 inspizieren die Piloten ganz genau.

Auch die Heinkel He 111, die seit Kriegsbeginn für die Luftwaffe flog und an allen Fronten zu finden war, weckte die Aufmerksamkeit der Siegermächte. Hier ein G. I. bei der Cockpit-Kontrolle.

Wo vorher noch Messerschmitt und Focke-Wulf repariert wurden, steht nun eine Republic P-47 Thunderbolt der US Army Air Forces.

Neue Motoren und Flügelteile konnten ebenfalls in der Nähe von Kölleda erbeutet werden. Interessant zu sehen, dass die Motoren in Opel-Kisten verladen wurden.

Die Bomben- und Tieffliegerangriffe auf die Flugplätze der Luftwaffe sorgten dafür, dass viele Maschinen bereits am Boden zerstört wurden.

Bei Salzburg konnte ein besonderer Leckerbissen erbeutet werden. Die Junkers Ju 290 mit der Werknummer 110162 und der Kennung 9V+EK. Insgesamt wurden 42 Exemplare der großen Viermot gebaut.

Zu den begehrtesten Beutestücken gehörte auf jeden Fall die Messerschmitt Me 262, die an vielen Stellen in ganz Deutschland gefunden wurde.

Am Flugplatz Sömmerda-Dermsdorf in Kölleda wurden die verschiedenen Jagdflugzeuge vor Kriegsende direkt am Platz montiert.

Hier wird eine He 111 von US-Mechanikern genau unter die Lupe genommen. Im Hintergrund stehen zwei P-51 Mustang.

Immer wieder wurden auch unfertige Objekte gefunden. So wie diese Rakete, die bei Poltzen erbeutet wurde.

In den letzten Kriegsmonaten wurden immer mehr Produktionsanlagen unter Tage verlegt. Die Amerikaner fanden dort neben verschiedenen Bauteilen auch fast vollständige „Wunderwaffen“.

An Bord dieser Do, die bei Wickede notlandete, war ein deutscher Offizier, der zusammen mit seiner Frau nördlich von Hamburg gestartet war und nach Essen wollte. Doch das Amphibium wurde angegriffen und musste notlanden.

Mitglieder der 3rd Armored Division testen eine Focke-Wulf 190 ausgiebig am Boden. Der Jäger wurde auf einem Flugfeld bei Köthen durch die US-Bodentruppen erbeutet.

Auch in Österreich wurden deutsche Flugzeuge gefunden, so wie diese Me 262 und diese Ju 87, die 1945 auf dem Flugplatz Innsbruck fotografiert wurden.

Die P-51 Mustang wirkt fremd auf dem deutschen Flugplatz Brandis-Waldpolenz, auf dem überall noch Überreste zuvor zerstörter Muster zu finden waren. Darunter auch wieder Me 262. Der Platz war bei Bombenangriffen stark beschädigt worden.

Diese Dornier Do 335 A-1 mit der Werknummer 240113 wurde in Bindbach erbeutet. Die Truppen, die sie fanden, gehörten zur 11th Armored Division der 3. US-Armee.

1

2

3

4

REVELL

Seit Jahrzehnten sind die Seenotrettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und die ***Sea King Hubschrauber*** 1 der Deutschen Marine bei jedem Wetter auf und über der Nord- und Ostsee im Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue = SAR). Dabei finanziert sich die Arbeit der DGzRS seit ihrer Gründung vor mehr als 150 Jahren ausschließlich durch Spenden. Nun hat Revell ein Jubliläums-Set, bestehend aus dem Seenotrettungskreuzer „Berlin“ und einer Sea King in Sonderlackierung aufgelegt. Das Set im Maßstab 1:72 umfasst die zwei Kunststoffmodellbausätze, Abziehbilder, Farben, Pinsel, Klebstoff, Garn und ein Poster der Originale. Bei jedem Kauf geht automatisch eine Spende an die DGzRS. Die ***Junkers Ju 88*** 2 war das vielseitigste deutsche Kampfflugzeug im Zweiten Weltkrieg. Mit der Ju 88 A-1 wurde die Serienproduktion 1939 gestartet. Ab Anfang August 1940 folgten verstärkt Angriffe auf das britische Festland, um es während der Luftschlacht um England für die geplante Invasion sturmreif zu bomben. Am 15. August änderte sich die englische Taktik und die Erfolge der Luftwaffe wurden geringer, bis sich am 15. September das Blatt endgültig wendete. Die Luftschlacht war verloren und die Invasion wurde abgesagt. Die von Revell neu aufgelegte Junkers Ju 88 in 1:72 basiert auf einem älteren Bausatz, kommt aber mit zur Luftschlacht passenden Decals und einigen Details daher. Dazu gehören separate Querruder und Klappen, ein detailliertes Panel und drehbare Propeller.
Im Maßstab etwas größer ist die Modellnachbildung der ***Albatros D III*** 3 in 1:48. Die Albatros-Jäger gehörten zu den berühmtesten und erfolgreichsten Jagdflugzeugen des Ersten Weltkriegs. Die ersten Exemplare des Typs D III hatten Anfang 1917 ihren Einsatz an der Westfront. Mit dem Revell-Kit besteht die Möglichkeit, zwei verschiedene Varianten zu bauen.

HERPA

Im Herbst 2019 absolvierte das LTG 63 mit der ***Transall C-160*** 4 die 400 000. Flugstunde und feierte diesen Rekord mit einer Sonderlackierung. Bis Ende 2021 werden auch die letzten Exemplare der ehrwürdigen Transall zugunsten des Airbus A400M ausgemustert. Ein Metallmodell der bunt lackierten Transall des schleswig-holsteinischen Geschwaders kann im Maßstab 1:200 bei Herpa erworben werden.

Termin

TOTAL

präsentiert den Termin

12./13. September 2020
Letzte Hoffnung Paris-Villaroche

Absagen und neue Termine, wo man auch hinsieht. Die Airshow-Saison 2020 scheint in Europa gelaufen zu sein. Ganz Europa? Nein, ein kleiner Ort nahe Paris gibt nicht auf. Die Air-Legends-Veranstaltung in Paris-Villaroche könnte zum absoluten Highlight und Warbird-Mekka der Saison werden. Teilnehmer aus ganz Europa haben sich bisher angekündigt. Darunter P-47 Thunderbolt, P-51 Mustang, Buchón und Bristol Beaufighter. Die Veranstalter bieten nicht nur ein spannendes Programm am Himmel. Es ist für alles gesorgt, damit der 12. und 13. September grandios werden. Am Boden vervollständigen Reenactor und passende Fahrzeuge ein perfekt abgestimmtes Gesamtbild.

Aérodrome de Melun Villaroche, 77950 Montereau-sur-le-Jard, Frankreich, www.airlegend.fr

AIR LEGEND PARIS - VILLAROCHE 12-13 SEPT. 2020 AERODROME DE MELUN-VILLAROCHE
BILLETS EN PRE-VENTES SUR WWW.AIRLEGEND.FR

Fotos: Air Legend (1), Egmont Verlag (1), Herpa (1), via Mückler (1), Revell, Zeughaus Verlag (1)

BRANDENBURG ALS WIEGE DER LUFTFAHRT

Die Mark Brandenburg, Verlag für Zeitgeschichte, Berlin 2020, 48 S., 66 Abb., 1 Karte, ISBN 978-3-910134-94-2, 6 Euro

Keinesfalls nur für Lokalhistoriker von Interesse ist die Ausgabe 116 der broschierten Heftreihe „Die Mark Brandenburg“. Sechs verschiedene Autoren ergründen die zu Recht als „Wiege der deutschen Luftfahrt“ bezeichnete Provinz Brandenburg. Dabei orientieren sie sich an den Verwaltungsgrenzen vor 1920, sodass auch die heute zu Berlin gehörenden Stadtteile Steglitz (Otto Lilienthal) und Adlershof/Johannisthal (Flugplatzgeschichte) Aufnahme finden. Daneben werden der Luftschiffhafen Potsdam, die Bücker-Werke Rangsdorf, die Heinkel-Werke Oranienburg, der erste Militärflugplatz Döberitz und der Standort Schönefeld (Henschel-Werke und Verkehrsflugplatz) abgehandelt. Schließlich erfährt die Leserschaft Neues über drei frühe Motorflieger aus der „Streusandbüchse“: Hans Grade, Alfred Pietschker und Martin Haller. Das gefällige Layout und das gelungene Nebeneinander von historischen und aktuellen Fotos tun ein Übriges, um die Lektüre empfehlen zu können.

Wertung: ●●●●●○

HOMMAGE AN TANGUY

Tanguy und Laverdure. Die Hommage, Dargaud / Egmont Verlag, Berlin 2020, ISBN 978-3-7704-4112-9, 29 Euro

Der Höhenflug von Fliegerass Mick Tanguy und seinem Gefährten Ernest Laverdure begann 1959 im Magazin „Pilote“. Mittlerweile gehören ihre Abenteuer, die in einem Umfeld der Armée de l´Air angesiedelt sind, zu den großen Klassikern des frankobelgischen Comics. Geschaffen wurden sie von Jean-Michel Charlier und Asterix-Vater Albert Uderzo, der mit diesen Helden bewies, dass er auch das Zeichnen realistischer Figuren vorzüglich beherrschte. Die beiden Comic-Künstler begeisterten sich auch privat für die Luftfahrt: Charlier machte sogar den Pilotenschein und Uderzo kaufte sich eine waschechte Mirage IIIE. Nun gedenken 12 Comic-Künstler, u. a. Francis Bergèse (Buck Danny) und Éric Corbeyran in sechs brandneuen Kurzgeschichten den Kultpiloten. Zusätzlich runden ein ausführlicher redaktioneller Teil zur Historie sowie biografische und fotografische Highlights diesen Band ab. Ein Muss für alle Sammler und Fliegerfans.

Wertung: ●●●●●○

Klassiker der Luftfahrt

Redaktion Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 711 182-2800 **Fax:** +49 711 182-1781
E-Mail: redaktion@klassiker-der-luftfahrt.de
Internet: www.Klassiker-der-Luftfahrt.de

Redaktionelle Gesamtleitung Luftfahrt: Michael Pfeiffer
Geschäftsführender Redakteur (verant. i. S. d. Presserechts): Philipp Prinzing
Stellv. Chefredakteur: Karl Schwarz
Produktionsleitung: Marion Hyna
Schlussredaktion: Christa Melli, Petra Perlia
Grafische Konzeption: Harald Hornig
Grafik und Layout: MOTORRAD-Grafik, Harald Hornig, Gerd Mayer, Katrin Sdun
Repro: Titel und Druck-Vorstufe: Stefan Widmann (Ltg.), Innenteil: Otterbach Medien KG GmbH & Co., 76437 Rastatt

Sekretariat: Iris Heer
Ständige freie Mitarbeiter: Kristoffer Daus (D), Uwe Glaser (D), Michele Marsan (Italien), Xavier Méal (Frankreich), Jörg Mückler / flight image Berlin (D), Guennadi Sloutski (Russland)

Verlag Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart,
Telefon: +49 711 182-0 **Fax:** +49 711 182-1349

Geschäftsführung: Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger

Publisher Luft- und Raumfahrt: Natalie Lehn
Produktmanagement Digital Products: Marcel Leichsenring, Maximilian Münzer

Anzeigen Sales Director: Reinhard Wittstamm, Guido Zähler
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Julia Ruprecht

Vertrieb Einzelverkauf und Abonnentenbetreuung durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH

Herstellung Jens Müller

Druck NEEF+STUMME GmbH, 29378 Wittingen

Abonnenten-Service 20080 Hamburg
Telefon: +49 711 32068899 **Fax:** +49 711 182-2550
E-Mail: klassikerderluftfahrt@dpv.de

Bezugspreise Einzelheft: € 6,50; **Abonnement:** Preis für zzt. 8 Ausgaben (inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 6,50 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 52,00 € (Österreich: 57,60 €, Schweiz: 88,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 12 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 31,20 € (Österreich: 34,56 €, Schweiz: 52,80 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 3,90 €
Kombi-Abo: FLUG REVUE und Klassiker der Luftfahrt im Kombiabo mit rund 15 % Preisvorteil: zzt. 12 Ausgaben FLUG REVUE + zzt. 8 Ausgaben Klassiker der Luftfahrt für 102,40 € (Österreich: 115,30 €, Schweiz: 176,80 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage)

Klassiker der Luftfahrt (USPS no pending) is published 8 times a year by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. K.O.P.: German Language Pub., 153 S Dean St, Englewood NJ 07631. Application to mail at Periodicals Rates is pending at Englewood NJ 07631 and additional mailing offices. Postmaster: Send adress changes to Klassiker der Luftfahrt, GLP, PO Box 9868, Englewood NJ 07631.

Syndication/Lizenzen MPI, Telefon: +49 711 182-1531

Agententransport

Nur eine Handvoll Lysander befinden sich noch in flugfähigem Zustand. Eine davon steht bei der Shuttleworth Collection. Sie erinnert heute an die abenteuerlichen Einsätze mit Agenten des britischen Militärs.

Wir bitten um Verständnis, wenn angekündigte Beiträge aus aktuellen Gründen in eine andere Ausgabe verschoben werden.

Heft 7/2020 erscheint am 24. August 2020.

Zwischen den beiden Weltkriegen war Dübendorf im Abstand von fünf Jahren der Austragungsort des **Internationalen Flugmeetings**. Einzigartige Fotodokumente geben einen Einblick in die spannende Mischung der 1937 anwesenden Muster. Einer der schnellsten und ungewöhnlichsten Kolbenjäger war die **Twin Mustang**, die nur äußerlich noch Ähnlichkeit mit ihrem Namensgeber hatte. Zwei Feuer zerstörten 1929 und 1934 die **Focke-Wulf- und Heinkel-Werke**. Ein Vorfall, der noch heute Lücken in der Typenhistorie der beiden Firmen hinterlässt. Zu den großen Kolbenmotoren aus sowjetischer Produktion gehören neben den Asch-Sternmotoren auch die V-Motoren aus dem Haus **Klimow**.

Fotos: Darren Harbar, Archiv Dübendorf via Schneider